Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 20 / 26. APRIL 2023

Kroatien-Rallye: Evans-Sieg & Breen-Trauer

Die Show muss weitergehen

MotoGP: Álex Rins im Interview

So gelang das Austin-Wunder

Formel 1: Ferrari 162C2 vs. F1-75

Zwei Generationen mit Groundeffect

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 20

Superbike-WM in Assen

Bautista und Ducati weiter in eigener Liga

Formel E in Berlin

Klimaprotest in der Startaufstellung

GTWC Endurance Cup in Monza

Rowe-Doppelsieg zum Saisonauftakt

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Technik: Groundeffect-Autos gestern und heute **S. 4**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 8**
Formel E Jaguar dominiert, Wehrlein Halbzeitmeister **S. 10**
Sportwagen GTWC-Doppelsieg für Rowe-BMW in Monza **S. 12**
Sportwagen Ferrari jubelt beim Qualifier fürs 24h-Rennen **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 15**
Rallye-WM Evans gewinnt bei der Kroatien-Rallye **S. 16**
Rallye-WM WRC2 Kroatien und weitere Hintergründe **S. 20**
Rallye-WM Nachwuchs-News und Aus dem Servicepark **S. 22**
Tourenwagen Vorschau auf die neue TCR World Tour **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus TCR, Supercars und STCC **S. 25**
Tourenwagen Alles zum BTCC-Auftakt in Donington Park **S. 26**
NASCAR Die Stockcars auf dem Talladega Superspeedway **S. 28**

Motorrad:

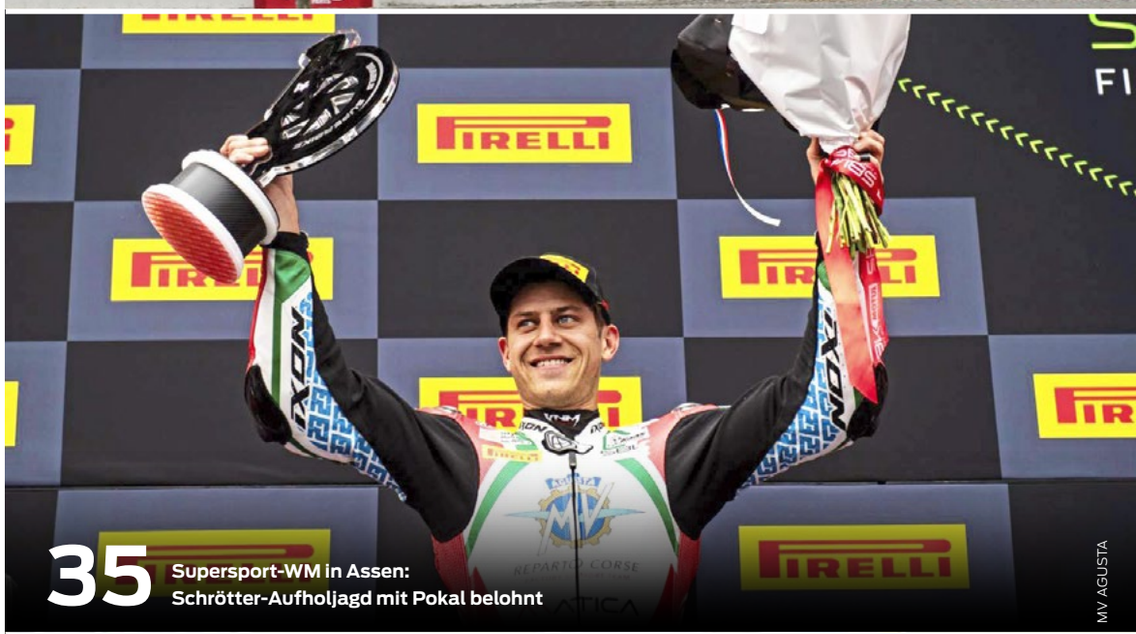
MotoGP Interview mit Austin-Triumphator Álex Rins **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle Hintergründe und Vorschau Jerez **S. 32**
Superbike-WM Bautista auch in Assen nicht zu schlagen **S. 34**
Superbike-WM Ergebnisse Assen und weitere News **S. 36**
Historie Vor 50 Jahren: Saarinen düpiert 1973 in Imola alle **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 40**
Motocross-WM Interview mit WM-Leader Jorge Prado **S. 41**
Offroad Aktuelles aus Supercross, Speedway und Co. **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

28 NASCAR Cup Series in Talladega: Chaos auf dem Superspeedway

MOTORSPORT IMAGES



35 Supersport-WM in Assen: Schrötter-Aufholjagd mit Pokal belohnt

MV AGUSTA

26 BTCC-Saisonstart in Donington Park: Britische Tourenwagen, britisches Wetter

BTCC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Kurz vor dem Start des zweiten Formel-E-Laufs in Berlin stürmten Klima-Aktivisten das Grid. Sie riskierten damit Leben und missbrauchten die gute Sache.

Zugegeben: Als jüngstes Mitglied der Redaktion sehe ich so manche Sache anders. Sie ahnen es schon. Weniger Fleisch, mehr Bahnfahrten und manchmal gendere ich sogar in Texten. Also nur, wenn es zum glücklichen Umstand kam, dass eine Fahrerin in die Männerdomäne Motorsport eindringen durfte. Dementsprechend wird es Sie vielleicht auch nicht wundern, dass bei mir eine gewisse Sympathie mitschwingt, wenn junge Menschen für das wichtige, wenn auch unbeliebte Thema Klimaschutz eintreten und dabei Grenzen überschreiten. Sogar bei den ersten Klebeaktionen und bei Tomatensuppen auf Kunstwerken schwang bei mir ein Hauch von Verständnis mit.

Nun lebt es sich mit einem derartigen Weltbild zweifelsohne doppelmoralig im Motorsport. Zahlreiche private und geschäftliche Rennreisen lassen den Öko-Abdruck mit Leichtigkeit auf Elefantenfußgröße anschwellen. Da erleichtern auch die penetranten PR-Parolen der Formel E nicht wirklich mein Gewissen, wenn ich im Pressezentrum den Laptop aufklappe. Wo dessen Innereien wohl herkommen? Besser nicht darüber nachdenken. Bei all der Kritik über die selbst ernannte „Lieblingssportart von Mutter Erde“ muss man ihr allerdings zugutehalten, dass sie so etwas wie die Einäugige unter den Blinden ist. Nur wenige Stunden vor dem Kleber-Zoff unterhielt ich mich mit ihrer Nachhaltigkeitsdirektorin Julia Pallé. Nach den silbenreichen Marketingstatements wurde es spannend. Im Gegensatz zu zahlreichen Organisationen ist man sich bewusst, dass Greenwashing leicht zu durchschauen ist. Aus diesem Grund lässt die Serie sich beispielsweise bei dem Komplex Kompensationsgeschäfte gar nicht erst auf „Baumpflanz-Ablasshandel“ ein. Dann ist ja alles tutti, oder? Naja, nicht wirklich. Doch reicht das schon, um die Startaufstellung eines Rennens zu stürmen, bei dem 22 vollelektrische Formelautos mit Recycling-Bodywork und Allwetterreifen um die Wette juckeln? Lachhaft! Das ist so, als ob man als radikaler Veganer in einem Steakhouse dem einzigen Vegetarier dort an die Gurgel geht. Klar, der gehört zwar auch in den Kreis der Gegner, aber damit macht man es sich sehr einfach.

Ein Kollege merkte zu Recht an, dass die „Letzte Generation“ viel Platz in diesem Heft einnimmt. Schlussendlich würden wir in die nach Aufmerksamkeit gierenden Kleber-Karten spielen. Trotzdem lohnt es sich fachlich festzuhalten, dass die gefährliche Invasion („Wer über den Zaun geht, riskiert sein und unsere Leben“) eine Grenze überschritten hat. Allerdings erachten deutliche 81 Prozent der Deutschen laut Statista schon die „normalen“ Proteste als falsch. Was wird von diesen Minuten im April 2023 bleiben? Allen voran Unverständnis. Und meine Hoffnung, dass der langsame, aber stetige Wandel im Rennsport nicht von diesen Geisterfahrern gestoppt wird. Bitte entschuldigen Sie mich nun, ich muss zum Zug.

Philipp Körner
Redakteur

41 **Motocross-WM:**
WM-Leader Jorge Prado im MSa-Interview

ACEVEDO

MSa-Paddock

IN BERLIN STEPPT DER BÄR
MSa-Redakteur Philipp Körner und MSa-Reporter Joel Lischka ließen sich bei der Formel E in Berlin von Klimaprotesten nicht aus der Ruhe bringen. Sportlich sorgte der Double-Header in der Hauptstadt ebenfalls für Schlagzeilen.

GEDENKEN UND TEE TRINKEN
Der verstorbene Craig Breen war ein passionierter Teetrinker, ebenso wie Rallye-Reporter Markus Stier. Als Hyundai in Kroatien die Lieblingssorte des Iren anbot, nahm Stier ein Tässchen. „Auf dich, Craig!“

RALLYE-PUBQUIZ
Elfyn Evans und MSa-Reporter Reiner Kuhn rätselten gemeinsam, bei wie vielen Asphaltläufen der Waliser schon führte, aber dann doch nicht siegte. In einem waren sie einig: Kroatien war sein erster Asphalt-Sieg

IN ASSEN MITGEFIEBERT
MSa-Reporter Imre Paulovits fieberte bei der Superbike-WM in Assen mit, als Dominique Aegerter seine Aufholjagden fuhr und konnte den Schweizer nach seinem tollen vierten Platz gleich befragen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im direkten Vergleich fällt vor allem der Längenunterschied ins Auge. Der moderne Ferrari F1-75 überragt den alten 126C2 um 1,20 Meter

Zwei Generationen,

Zwischen den beiden Ferrari liegen 40 Jahre. Und trotzdem gibt es Schnittpunkte. Der 126C2 von 1982 und der F1-75 von 2022 sind Groundeffect-Autos, und beide haben einen V6-Turbo im Heck.

Von: **Michael Schmidt**

Groundeffect-Autos sind keine Erfindung der Neuzeit. Es gab sie schon vor 40 Jahren. Die erste Ära der Autos, die den Großteil des Abtriebs über den Unterboden erzielen, dauerte von 1978 bis 1982. Dann setzte FIA-Präsident Jean-Marie Balestre gegen den Willen der meisten Teams der rasanten Entwicklung der Autos ein Ende. Ein Jahr früher als geplant. Die Autos waren zu schnell, zu unberechenbar, zu gefährlich geworden. Fahrer und Veranstalter opponierten. Die einen wollten am Leben bleiben, die anderen nicht dauernd ihre Rennstrecken renovieren.

Gefährliche Zeiten

Der Ferrari 126C2 war das beste Auto der Saison 1982. Der Konstrukteurstitel war der Lohn dafür. Didier Pironi wurde mit fünf Punkten Rückstand auf Champion Keke Rosberg Vize-Weltmeister, obwohl er an sechs der 15 Rennen gar nicht teilnahm. Bei einem Trainingsunfall in Hockenheim zog sich der Franzose so schwere Beinverletzungen zu, dass er seine Karriere beenden musste. Es war eine gefährliche Zeit. Vier der sieben gebauten 126C2-Chassis wurden bei Unfällen total zerstört. In einem starb Gilles Villeneuve. Zwei Exemplare wurden 1983 als Zwischenlösung auf einen flachen Unterboden umgerüstet, bis der neue 126C3 fertig war. Der letzte verbliebene 82er-Ferrari fand 2019 für 2 143 750 Dollar bei Sotheby's einen Käufer aus Abu Dhabi. Er wohnt aber weiter in Maranello

„Heute nimmt das technische Reglement 200 DIN-A4-Seiten ein. Es gibt viel mehr Restriktionen als damals."

Rory Byrne

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ein Konzept

REINHARD

und wird dort von der Corse-Clienti-Abteilung betreut.

Der F1-75 wurde mit dem Saisonfinale 2022 in Abu Dhabi in Rente geschickt. Alle vier Chassis von Ferraris eigenwilligem Konzept mit den hohen und breiten Seitenkästen haben überlebt. Sie werden erst in drei oder vier Jahren zum Verkauf angeboten. Eines von ihnen steht laut Vertrag Charles Leclerc zu. Auto und Fahrer beendeten die Saison auf Platz 2 der Gesamtwertung. Vier Siege gingen auf das Konto des F1-75.

Geheimnis im Unterboden

Die beiden Ferrari folgen der gleichen Grundidee, führen sie reglementbedingt aber anders aus. 1982 wurden unter die pontonförmigen Seitenkästen umgekehrte Flügelprofile geschraubt, die Anpressdruck erzeugten. Der Spalt zur Straße hin wurde durch Schürzen mit Keramikleisten am unteren Ende versiegelt. 2022 ist der ganze Boden dreidimensional. Vorne hoch, in der Mitte tief, hinten wieder hoch. Das beschleunigt die Strömung. Da sie auf der Oberseite langsamer läuft, entsteht ein Unterdruck. Der ist deutlich größer als bei den flachen Unterböden, wie sie zwischen 1983 und 2021 Gesetz waren. Künstlich erzeugte Wirbel am Rand sollen verhindern, dass schlechte Luft von außen einströmt.

Auch die Antriebsquelle weist entfernt Ähnlichkeiten auf. Beide Verbrenner sind kleinvolumige V6-Turbos. Der von 1982 war ein Säufer. Um über die Renndistanz zu kommen, musste der Tank 240 Liter fassen. Bei vollem Boost gab der aufgeladene 1,5 Liter Motor 620 PS ab. Heute sind es 1000 PS Systemleistung, für die laut Reglement nicht mehr als 145 Liter pro Rennen verbraucht werden dürfen. ▷

REINHARD

Das Cockpit der modernen Formel-1-Renner erinnert an ein Flugzeug

REINHARD

Vor 40 Jahren waren die Lenkräder noch rund. Geschaltet wurde per Hand

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FERRARI

Das 1,6-Liter-Triebwerk im F1-75 wird von zwei Elektromotoren unterstützt

REINHARD

Der 1,5-Liter-Sechszylinder im 126C2 wurde mit zwei Turboladern beatmet

REINHARD

REINHARD

Der Groundeffect wird heute über einen überdimensionalen Unterboden erzielt

REINHARD

REINHARD

Der 1982er-Ferrari versiegelte die Seitenkästen zur Straße hin mit Schürzen

In allen anderen Details wird dagegen deutlich, dass 40 Jahre Entwicklungsarbeit und viele Reglementschritte dazwischenliegen. Der 126C2 hat noch ein Aluminiumchassis, weil Maranello 1982 keinen Autoklaven für die junge Carbon-Technologie hatte und sich Chefkonstrukteur Harvey Postlethwaite nicht auf Zulieferer verlassen wollte. Heute sind Kohlefaser, Kevlar und Zylon Gesetz. Das neue Auto ist 1209 Millimeter länger, 110 Millimeter schmaler und 199 Millimeter höher, aber netto auch 140 Kilogramm schwerer. Es hat acht statt fünf Gänge, die mit einer Schaltwippe ohne Zugkraftunterbrechung eingelegt werden.

Wir haben Ferraris Groundeffect-Ikonen auf der Teststrecke von Fiorano zusammengebracht und uns mit einem Mann unterhalten, der beide Epochen kennt. Rory Byrne arbeitete 1982 als junger Ingenieur beim englischen Toleman-Team. Seit 1997 gehört der Südafrikaner zum Inventar von Ferrari. Zu Beginn als Chefdesigner, heute als Berater. Auch im Alter von 79 Jahren nimmt Byrne virtuell noch an allen wichtigen Briefings teil. ■

FERRARI

Leclerc feierte 2022 drei Siege

REINHARD

Pironi fehlten fünf Punkte zum Titel

	FERRARI 126C2	FERRARI F1-75
Länge	4333 mm	5542 mm
Breite	2110 mm	2000 mm
Höhe	1025 mm	1224 mm
Radstand	2658–2757 mm	3600 mm
Gewicht	587 kg ohne Fahrer	798 kg mit Fahrer
Tankinhalt	240 l	150 l
Chassis	Aluminium Honeycomb mit Carbon-Querschotts	Carbon
Getriebe	5/6-Gang manuell	8-Gang Quickshift
Getriebeeinbau	Aluminium quer, später längs	Carbon, längs
Vorderachse	1/2 Querlenker, Kipphebel, später 2/2 Querlenker, Pullrod	2/2 Querlenker, Pushrod
Hinterachse	2/2 Querlenker, Kipphebel	2/2 Querlenker, Pullrod
Motorcode	30	066/7
Motor	V6-Biturbo, 1496 ccm	V6-Monoturbo, Hybrid, 1598 ccm
Motordaten	Bankwinkel: 120°, 24 Ventile, Verdichtung: 6.5:1	Bankwinkel: 90°, 24 Ventile, Verdichtung: 18.0:1
Motorgewicht	177 kg	150 kg
Leistung	580–620 PS bei 11 800/min	1000 PS bei 15 000/min
Reifen	Goodyear	Pirelli
Konstrukteure	Harvey Postlethwaite, Mauro Forghieri	Enrico Cardile, Enrico Gualtieri
Siege, Poles, Punkte	3 Siege, 3 Poles, 74 Punkte	4 Siege, 12 Poles, 554 Punkte
Resultat WM	Team: P1; Fahrer: Pironi P2, Tambay P7, Villeneuve P15, Andretti P19	Team: P2; Fahrer: Leclerc P2, Sainz P5
Rundenzeit Monte Carlo Qualifikation	1.24,585 min	1.11,376 min
Rundenzeit Monte Carlo Rennen	1.26,664 min	1.16,249 min
Rundenzeit Monza Qualifikation	1.28,473 min	1.20,161 min
Rundenzeit Monza Rennen	1. 33,949 min	1.24,336 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Größter Fortschritt bei der Sicherheit“

MOTORSPORT IMAGES

Rory Byrne arbeitet seit mehr als 40 Jahren als Ingenieur in der Formel 1. Wenn einer die verschiedenen Technik-Epochen miteinander vergleichen kann, dann der 79-jährige Südafrikaner.

Von: **Michael Schmidt**

Was ist Ihre aktuelle Rolle bei Ferrari?
Ich bin seit meinem Abschied als Chefdesigner Ende 2004 immer noch ein Berater. Heute arbeite ich von Phuket aus und bin digital mit den Kollegen in der Fabrik verbunden. Mein Ansprechpartner ist Fabio Montecchi, der mehr oder weniger meinen Job übernommen hat. Ich nehme an den meisten Briefings teil. Ich arbeite jeden Tag ungefähr drei Stunden. Zwischendurch spiele ich Golf oder surfe. Ich wohne nur 100 Meter vom besten Surfstrand in Phuket.

Zwei Groundeffect-Generationen. Was war anders?
Die Regeln waren 1982 viel simpler. Wir hatten viel mehr Freiheiten. Die Regeln haben vielleicht 20 Seiten in dem kleinen gelben FIA-Buch eingenommen. Heute sind es über 200 Seiten A4-Papier. Es gibt so viele Restriktionen. Für mich liegt der größte Unterschied in der Sicherheit. 1982 haben wir Gilles Villeneuve verloren, und Pironi hatte einen schweren Unfall in Hockenheim, der seine Karriere beendete. Mit den heutigen Standards wären beide wohl unverletzt geblieben. Die meisten Teams hatten noch Aluminiumchassis. Bei Toleman haben wir erst Ende 1982 mit dem TG183 auf Carbon umgestellt.

Thema Groundeffect: Was war anders?
Damals hatten wir eine Art Flügel unter den Seitenkästen. Das war aber ein viel einfacheres Profil als die dreidimensionalen Böden heute. Es gab auch keine Vortex-Generatoren. Mit CFD können wir heute jedes kleinste Detail entwickeln. Bei Toleman hatten wir noch nicht einmal einen Windkanal mit rollendem Boden. Ferrari hatte damals einen Kanal für 25-Prozent-Modelle. Man konnte vielleicht die Bodenfreiheit im Windkanal variieren, aber nicht das Rollverhalten, das Einnicken nach vorne und hinten. Eingeschlagene Vorderräder oder die Reifendeflektion ließen sich nicht simulieren. Es war nicht darzustellen, was auf der Strecke passierte. CFD hilft den Ingenieuren heute viel beim Verständnis der Strömungsstrukturen auf und unter dem Auto. Das gab es vor 40 Jahren alles nicht. Wir waren abhängig von unserer Erfahrung und von dem, was wir auf der Strecke beobachtet haben.

Dafür gab es die Schürzen.
Die Abdichtung zur Straße hin war damals effizienter, weil man uns erlaubt hat, an den Seitenkastenkanten Kufen anzubringen. In unserem Fall waren sie aus Keramik.

Gab es damals Bouncing?
Oh ja. Wir haben dann die Vorderkanten der Gummileisten an den Schürzen getrimmt, um es wieder loszuwerden. Damals gab es keine Planke unter dem Auto. Das hat dir schon mal zehn Millimeter Bodenfreiheit geschenkt. Es gab auch keinerlei Beschränkungen bei den Schutzklötzen. Heute müssen sie aus Titan sein, und ihre Zahl ist beschränkt. Die einzige Einschränkung war der Fahrer. Du bist so tief über dem Boden gefahren, wie er es noch beherrschen konnte. Trotz meiner Erfahrung von damals haben wir das Bouncing 2022 nicht so stark erwartet, weil man es im Windkanal nicht simulieren kann.

Würden Schürzen das Leben heute einfacher machen?
Wahrscheinlich ja. Mit den flexiblen Schürzen hatten wir die perfekte Abdichtung und damit eine stabile Aerodynamik. Die starren Schürzen von 1982 hatten dagegen auch ihre Tücken. Die Abdichtung war nicht immer gleich gut, und damit ergaben sich unterschiedliche Strömungsverhältnisse, je nachdem wie dicht oder nicht dicht das System gerade war. Das hat das Bouncing angeheizt.

Galt damals schon die Regel: Je tiefer, desto mehr Abtrieb?
Ja. Es drehte sich alles darum, wie tief und steif man fahren konnte.

Kurze Federwege waren 1982 schon ein Problem. Patrick Tambay musste zwei Rennen wegen Nackenproblemen auslassen. Wie war das bei Toleman?
Ähnlich. Auch unsere Fahrer haben sich beschwert, dass die Autos zu hart gefedert waren. Aber das war von Auto zu Auto unterschiedlich. Vielleicht ist Ferrari noch tiefer gefahren. Keiner hat gemessen, wie stark sich der Boden abgenutzt hat. Heute bist du bei mehr als einem Millimeter fällig.

„Die einzige Einschränkung war damals der Fahrer. Du bist so tief gefahren, wie er es gerade noch beherrschen konnte.“

Warum konnten 1982 viele Autos ohne Frontflügel fahren? Und wäre das heute auch noch möglich?
Es wäre unmöglich heute. Das liegt daran, dass der Abtrieb unter dem Auto zu weit hinten generiert wird. In der alten Groundeffect-Ära begannen die Flügelstrukturen gleich hinter der Vorderachse, und wir hatten volle Freiheit bei der Gestaltung des Diffusors. Das Druckzentrum lag viel weiter vorne. Da brauchten wir den Frontflügel nur noch zum Trimmen. Die Flügel hatten kaum Fläche und kaum Anstellung. Heute ist die Verteilung des Anpressdrucks so vorbestimmt, dass du einen großen Frontflügel brauchst, um das Auto in Balance zu bringen.

Warum sind die modernen Autos einen Meter länger?
Um die Aerodynamik zu optimieren. Sonst müsstest du im Heck in die Breite gehen. Das will keiner, weil es Abtrieb kostet. Wenn du im Bereich des Tanks schlank bauen kannst, hast du viel mehr Freiheiten, deine Kühler unterzubringen. Schlank heißt lang. Außerdem sitzt der Fahrer heute weiter hinten, und die Füße müssen hinter der Vorderachse liegen. Das kostet Platz. Auch Achtganggetriebe von heute sind länger als die Fünf- oder Sechsganggetriebe, die bei einigen auch noch quer eingebaut waren.

Der Ferrari 126C2 wog mit Fahrer fast 140 Kilogramm weniger als der F1-75. Wo kommt das Gewicht her?
Hauptsächlich von den Sicherheitsbestimmungen. Vorne, hinten und an den Seiten gibt es Crashstrukturen. Die waren 1982 nicht vorhanden. Und dann noch die ganze Steifigkeit der Komponenten, die das Reglement vorschreibt. Die Frontflügel wiegen eine Menge, weil sie den Verbiege-Test der FIA bestehen müssen. Das Gleiche gilt für den Unterboden. Dann kommt auch noch die höhere Komplexität der Autos und des Antriebs dazu.

In Monte Carlo waren die 82er Autos 13,2 Sekunden langsamer, in Monza um 8,3 Sekunden. Überrascht Sie der große Unterschied?
Ich bin nicht überrascht. Der Gewichtsnachteil in Monaco wird mit viel mehr Grip kompensiert. Der größte Faktor ist die Aerodynamik in langsamen und schnellen Kurven. Auch die Fahrwerke sind von den alten meilenweit entfernt. Heute wissen wir auch mehr über die Reifennutzung. Da liegt eine Menge Rundenzeit.

Ferrari wechselte 1982 vorne von Kipphebeln zu Zugstreben. Warum das?
Das gibt eine bessere Steifigkeit. Mit einem Kipphebel setzt du auf einem Querlenker an, der sich notwendigerweise viel mehr in alle Richtungen verbiegt. Ein Pullrod oder Pushrod arbeitet entweder auf Zug oder Druck. Das ist ein viel steiferes System.

Welchen der beiden Ferrari würden Sie sich in Ihr Wohnzimmer stellen?
Ich nehme den F1-75. Er ist technisch einfach interessanter. Wenn ich mir die alten Autos anschaue, dann sehen sie irgendwie grob aus. Und sie waren grob, weil dir die Werkzeuge und Ressourcen fehlten, sie zu verfeinern. Das größte Plus der alten Autos ist, dass man sie heute noch fahren kann. Die modernen Autos verlangen eine Heerschar von Ingenieuren, um sie überhaupt anzulassen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Ferrari scheitert

Ferrari hat versucht, die Melbourne-Strafe gegen Carlos Sainz neu zu verhandeln. Doch das Verfahren wurde schon im Ansatz abgewiesen.

Von: **Tobias Grüner**

Der Versuch von Ferrari, die Melbourne-Strafe gegen Carlos Sainz neu zu verhandeln, ist schon im Ansatz gescheitert. Als Grundvoraussetzung für die Einleitung eines Berufungsverfahrens musste die Ferrari-Delegation der FIA am vorletzten Dienstag (18.04.) erst einmal erklären, warum der Fall noch einmal aufgerollt werden sollte. Die Regeln verlangen, dass es nur eine Revision geben kann, wenn neue Beweise vorliegen.

Ferrari versuchte, die Kollision mit kühlen Reifen und der tiefen Sonne zu entschuldigen. Zur Entlastung des Fahrers wurden dazu noch jede Menge Telemetriedaten vorgelegt. Dazu verwies Ferrari auch auf einen Präzedenzfall aus dem Jahr 2014, als eine Strafe gegen Sergio Pérez beim GP Kanada nachträglich noch einmal neu verhandelt wurde. Doch die FIA akzeptierte nichts davon als relevanten neuen Beweis. Der Präzedenzfall sei nicht vergleichbar gewesen, weil die Strafe damals erst nach der Zieldurchfahrt ausgesprochen wurde und nicht im Rennen. Die anderen „neuen" Beweise, die Ferrari vorlegte, hätten laut FIA keine Auswirkungen auf das Urteil gehabt. ■

XPB

Es bleibt bei der Strafe und null Punkten für Sainz in Melbourne

Formel 1

Mercedes baut um

Die schlechte Saison 2022 und der enttäuschende Start 2023 ziehen bei Mercedes personelle Konsequenzen in der Entwicklungsabteilung nach sich.

Von: **Tobias Grüner**

Während der ersten Rennen hatte Toto Wolff noch dementiert, dass James Allison wieder ins Tagesgeschäft der Mercedes-Entwicklungsabteilung eingreift. Nun folgt die Kehrtwende. Am Freitag (21.04.) gab das Werksteam bekannt, dass der 55-jährige Top-Ingenieur wieder in seinen alten Posten als Technik-Direktor zurückkehrt. Allison war erst vor 20 Monaten in die Rolle des Chief Technical Officers (CTO) gewechselt, bei der er vor allem strategische Aufgaben übernommen hatte. Als sein Nachfolger wurde damals Mike Elliott in die Stelle des Technik-Direktors befördert.

Laut Mercedes sei der Impuls für den Platzwechsel von Elliott selbst ausgegangen. „Unter der Führung von Mike haben wir unsere Entwicklungsabteilung einer Überprüfung unterzogen. Wir wollten sicherstellen, dass wir die richtige Organisationsstruktur haben, um in der Zukunft nachhaltig erfolgreiche Arbeit abliefern zu können. Es ging vor allem darum herauszufinden, wie jeder seine Stärken optimal einbringen kann", erklärte Wolff. Mercedes bestätigte gegenüber Motorsport aktuell, dass die Personal-Rochade schon vor einigen Wochen in Kraft getreten ist.

Neben der obersten Führungsebene sind auch in der zweiten Reihe erste Änderungen sichtbar. Chef-Designer John Owen soll zukünftig mehr Aufgaben an seinen Stellvertreter Giacomo Tortora abgeben. Laut Wolff sei Owen zuletzt viel mit administrativen Aufgaben, wie zum Beispiel der Buchführung für den Budget-Deckel, blockiert gewesen. ■

MERCEDES

Kann James Allison als neuer alter Technik-Direktor die Wende einleiten?

NACHRICHTEN

RICCIARDO IN DER EIFEL

Red Bull will im Rahmen des 12h-Rennwochenendes der NLS im September eine spektakuläre Formel-1-Show auf die Beine stellen. Als Höhepunkt wird Daniel Ricciardo in einem ausgemusterten F1-Renner über die legendäre Nordschleife brettern.

RUSSELL-MOTOR PLATT

Die Analyse des Motorschadens von George Russell in Melbourne hat ergeben, dass ein Fremdteil, das in einen Zylinder gelangte, für den Ausfall sorgte. Mercedes bestätigte, dass der Verbrennungsmotor, der Turbolader und die MGU-H dabei so stark beschädigt wurden, dass sie nicht mehr eingesetzt werden können.

SILVERSTONE-UMBAU

Nach dem spektakulären Crash von Guanyu Zhou 2022 in Silverstone haben die Streckenbetreiber die Auslaufzone der ersten Kurve umbauen lassen. Damit umgestürzte Autos nicht mehr vom Kiesbett ausgehebelt werden, wurde die Asphaltfläche vor dem Fangzaun vergrößert.

NEUER BAKU-ABLAUFPLAN

Beim GP Aserbaidschan soll es erstmals am Samstag ein Extra-Qualifying für den Sprint am Nachmittag geben. Die Startaufstellung für das Rennen am Sonntag wird dann nicht mehr durch das Sprintergebnis, sondern durch das Qualifying am Freitag ermittelt. Die Änderung musste am Dienstag (nach Redaktionsschluss) noch offiziell von der F1-Kommission und dem FIA-Weltrat abgesegnet werden.

MCLAREN-NACHWUCHS

McLaren hat ein neues Förderprogramm für Nachwuchspiloten aufgelegt, um talentierte Fahrer für die Formel 1, die Formel E und das IndyCar-Programm zu finden. Geleitet wird das Juniorteam vom ehemaligen McLaren-Testfahrer und Le-Mans-Sieger Emanuele Pirro.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 14/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 08/23 auto motor sport Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/23 Motor Klassik Ausgabe 6/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 19/23 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 19/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Pflegemittel Heft 18/23 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jaguar-Kundenfahrer Nick Cassidy war der große Gewinner des Wochenendes. Er liegt nur noch vier Punkte hinter dem WM-Führenden Pascal Wehrlein

Letzte Regeneration

Pünktlich zum Ende der ersten Saisonhälfte zieht die Spannung im Meisterschaftskampf an: Die Berlin-Siege von Mitch Evans (Jaguar) und Nick Cassidy (Envision-Jaguar) setzen Porsche und den WM-Führenden Pascal Wehrlein stark unter Druck. Für massive Irritationen sorgte eine lebensgefährdende Protestaktion.

Von: **Philipp Körner**

Sie kamen im Schutz des Burnout-Rauchs. Parallel zu den auf ihre finalen Startpositionen schießenden Autos erklommen Aktivisten der Gruppe „Letzte Generation“ am Sonntag die Fangzäune. Noch bevor alle Autos standen, versuchten sie, sich auf dem Beton des Tempelhofer Vorfelds festzukleben. Doch der raue Untergrund ließ zusammen mit dem resoluten Sicherheitspersonal den Spuk schnell enden. Da die Gen3-Autos mit bis zu 40 km/h aus dem sogenannten Dummy-Grid nach vorne fahren, äußerten sich alle Fahrer im Nachgang frustriert über die lebensmüden Störer. Jake Hughes, vor dessen McLaren sich ein Protestler festkleben wollte, erzählte angesäuert: „Diese Aktionen sind so inflationär geworden, dass sie mich nicht mal mehr überraschen. Wer über den Zaun geht, riskiert sein und unsere Leben.“

Die Formel E übte sich derweil in Deeskalation und sprach von einer Aktion, „die nichts mit der Serie zu tun hat“. Die Aktivisten widersprachen, indem sie ihre lebensgefährdende Invasion auf Twitter feierten: „Autorennen gestört! Wir sind auf der Rennbahn, um Alarm zu schlagen.“ Da es in der Rennsporthistorie immer wieder tödliche Unfälle mit Menschen auf der Strecke gab – zum Beispiel Tom Pryce beim Südafrika Grand Prix 1977 – war die Szene entsprechend

> „Diese Aktionen sind so inflationär geworden, dass sie mich nicht mal mehr überraschen. Wer über den Zaun geht, riskiert sein und unsere Leben.“
>
> Jake Hughes

froh, dass die riskante Nummer ohne Verletzungen ablief. Lucas di Grassi (Mahindra) witzelte im Anschluss: „Sie sollten so etwas zukünftig wieder in Museen machen. Dort kann man sich wenigstens nicht verletzen.“

Erneutes Überholfest

Falls die Aktivisten schon am Samstag an der Strecke gewesen waren, bekamen sie beste Unterhaltung geboten. Bereits im Qualifikationsturnier ging es eng zu. Schlussendlich sicherte sich Sébastien Buemi (Envision-Jaguar) trotz der Folgen seiner Handverletzung die Pole. Sam Bird (Jaguar) und Stoffel Vandoorne (DS Penske) komplettierten die Top 3. Für den WM-Führenden Pascal Wehrlein (Porsche) war die Quali wiederholt ein Debakel. Wegen Balance-Problemen reichte es nur für den 15. Platz.

Ähnlich wie in São Paulo mutierte das siebte Saisonrennen schnell zu einer Windschattenschlacht. Durch den hohen Luftwiderstand der neuen Autos galt es tunlichst, das freie Fahren in der Führung zu vermeiden. Viele Spitzenfahrer bogen deshalb zügig in die Attack-Mode-Aktivierungsschleifen ab. Der erste Platz wurde fleißig herumgereicht – final sollten es 23 Wechsel und insgesamt 190 Überholmanöver werden. Zwei Neutralisierungen resetteten im Verlauf das wilde Treiben. Zunächst erforderten diverse Trümmerteile in der zwölften von regulär 40 Runden das Eingreifen der Rennleitung. Dann kam es im 20. Umlauf zu einem harten Crash mit Beteili-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FORMEL E

Das Abt-Team holte sich in der nassen Sonntagsqualifikation eine Doppel-Pole

MOTORSPORT IMAGES

34 000 Fans verfolgten das enge Racing auf dem Tempelhofer Vorfeld

ANDREAS BEIL

Wenige Momente vor dem Start von Lauf 2 stürmten Aktivisten das Grid

MOTORSPORT IMAGES

Am Samstag gewann Mitch Evans das actionreichere erste Rennen

gung von Stoffel Vandoorne und Dan Ticktum (NIO 333), der am Anfang kurz geführt hatte. Die beiden drückten sich unglücklich in die Mauer ausgangs der dritten Kurve. In der zweiten Rennhälfte, die um drei Runden verlängert wurde, kam die Zeit von Mitch Evans. Der von Rang 9 in den Lauf gegangene Neuseeländer setzte zusammen mit Sam Bird die Strategie am besten um und ging im Schlussspurt in Führung. Die beiden holten den ersten Doppelsieg für Jaguar. In der Schlussrunde ließ Maserati-Mann Maximilian Günther noch sein Team und die heimischen Fans jubeln, als er Buemi im Duell um den letzten Podiumsplatz schlug. Es ist der erste Formel-E-Pokal für die italienische Traditionsmarke. Wehrlein gelang mit Platz 6 Schadensbegrenzung.

Abt-Märchen am Sonntag

Am Sonntag überschattete der Kleber-Zoff vor dem Rennen die große Wohlfühlgeschichte des Morgens. Bei noch nassen Bedingungen konnten die Abt-Cupra-Piloten Robin Frijns und Nico Müller die Konkurrenz mit einer Doppel-Pole schocken. Teamchef Thomas Biermaier freute sich über die ersten drei Punkte: „Uns hat der liebe Gott mit mehr Regen geholfen." Buemi wurde vor Jean-Éric Vergne (DS Penske), Evans und Wehrlein Dritter.

Wie am Vortag prägten ein enges Feld und frühe Attack-Modes das Renngeschehen. Zur Überraschung vieler konnten sich die Abt-Piloten im ersten Viertel noch gut in der Spitzengruppe halten. Doch auf Dauer schoben sich die effizienteren Jaguar- und Porsche-Antriebe vorbei. Zudem zeigte auch DS-Fahrer Vergne eine starke Performance. Vielleicht mangels Neutralisierungen unterschied sich der Charakter der zweiten Hälfte stärker. Denn in der 24. von final 40 Runden etablierte sich schließlich Nick Cassidy als Leader. Und konnte nicht mehr von den Verfolgern gestellt werden. Dem DTM-Rennsieger halfen diesbezüglich zahlreiche Duelle hinter ihm. Zum Beispiel bekamen sich Mitch Evans und Da Costa in die Haare, als sie eine Offensive auf die Top 3 starteten. Am Ende durften sich Jake Dennis (Andretti-Porsche) und Vergne über die Podiumsstufen neben Cassidy freuen. Dennis war vom siebten auf den zweiten Rang vorgefahren. Er resümierte: „Nick hatte einfach die bessere Effizienz, wir konnten ihn nicht herausfordern." Vergne sah es ähnlich pragmatisch. Er sammelte mit Rang 3 weitere wichtige WM-Punkte. Mit nun 81 Zählern liegt er in Schlagdistanz zu Pascal Wehrlein (100), der Siebter wurde, und zu Triumphator Cassidy (96). Das nächste Rennen steht am 6. Mai im Fürstentum Monaco an – dann hoffentlich ohne Menschen auf der Strecke. ■

FORMEL E IN BERLIN (D)

1. Rennen, 43 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	55.10,391 min
2.	Sam Bird	+ 1,850 s
3.	Maximilian Günther	+ 2,738 s
4.	Sébastien Buemi	+ 2,849 s
5.	Nick Cassidy	+ 4,787 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 9,111 s
7.	Jean-Éric Vergne	+ 9,191 s
8.	André Lotterer	+ 9,504 s
9.	Edoardo Mortara	+ 10,159 s
10.	Oliver Rowland	+ 10,308 s

2. Rennen, 40 Runden à 2,355 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nick Cassidy	46.34,509 min
2.	Jake Dennis	+ 0,442 s
3.	Jean-Éric Vergne	+ 1,292 s
4.	Mitch Evans	+ 1,769 s
5.	A. Félix da Costa	+ 2,460 s
6.	Maximilian Günther	+ 2,981 s
7.	Pascal Wehrlein	+ 3,545 s
8.	Stoffel Vandoorne	+ 4,851 s
9.	Nico Müller	+ 6,612 s
10.	Dan Ticktum	+ 7,822 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	100 Punkte
2.	Nick Cassidy	96
3.	Jean-Éric Vergne	81
4.	Jake Dennis	80
5.	Mitch Evans	76
6.	António Félix da Costa	68
7.	Sam Bird	62
8.	Sébastien Buemi	57
9.	René Rast	40
10.	Jake Hughes	32

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	168 Punkte
2.	Envision-Jaguar	153
3.	Jaguar	138
4.	DS Penske	107
5.	Andretti-Porsche	103
6.	McLaren-Nissan	72
7.	Maserati-DS	29
8.	Mahindra	27
9.	NIO 333	20
10.	Nissan	18

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTWC

Nick Yelloly, Marco Wittmann und Philipp Eng siegten für Rowe Racing beim GTWC-Auftakt in Monza

BMW-Party in Monza

Beim Saisonauftakt der GT World Challenge Europe in Monza holte das deutsche BMW-Team Rowe Racing einen ungefährdeten Doppelsieg, während das neue BMW-Superteam WRT leer ausging. Lamborghini erkämpfte beim Heimspiel den letzten Podestplatz.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Hans-Peter Naundorf, der Teamchef von Rowe Racing, war in Monza sichtlich stolz: „Unglaublich, unvorstellbar, besser geht es nicht! Es ist gigantisch, auf einer Rennstrecke mit so viel Tradition so einen Doppelsieg zu feiern. Davon hätten wir nie zu träumen gewagt, ich kann es gar nicht glauben." Der Doppelsieg folgte auf eine längere Dürrephase, denn es war der erste BMW-Sieg in der GT World Challenge Europe mit dem relativ neuen M4-Modell.

Und eigentlich hätte es noch besser kommen müssen: Nach dem Qualifying standen vier BMW in den ersten zwei Startreihen, fröhlich gemischt mit Autos der beiden Topteams Rowe Racing und der belgischen WRT-Truppe, die sich Ende 2022 von Audi trennte und jetzt mit BMW um GT-Siege kämpfen will.

Der BMW-Doppelsieg für die Rowe-Crew Nick Yelloly, Marco Wittmann und Philipp Eng (#98) vor dem Schwesterauto mit den Junioren Max Hesse, Daniel Harper und Neil Verhagen (#998) kam nach relativ vielen Tumulten um die BOP (Balance of Performance): Insgesamt drei Mal änderten sich am Wochenende die Einstufungen. Nach dem freien Training durften die M4-Teams erst Gewicht ausladen, nur um nach dem dominanten Qualifying-Ergebnis wieder zehn Kilo zuladen zu müssen.

Neue GT3-Autos, neue BOP

Die BOP-Rochaden hatten erstens damit zu tun, dass neue GT3-Fahrzeuge von Ferrari, Porsche und Lamborghini am Start standen, und zweitens, weil in der Trainingssitzung Mercedes und Audi die ersten acht Plätze belegten, was zur ersten Korrektur führte. Als dann BMW im Zeittraining, dass nach einem Stromausfall in verkürzter Version mit zwei statt drei Quali-Sitzungen stattfinden musste, die ersten beiden Startreihen okkupierte, war eine weitere Änderung angezeigt.

> Zwei Mal mussten die BOP-Macher beim Saisonstart in Monza die Einstufungen anpassen. Am Ende stimmte die Balance in etwa – mit einem kleinen Vorteil für BMW.

Offenbar haben die BOP-Macher am Ende eine ordentliche Mittellinie gefunden: Die Abweichungen bei den schnellsten Rundenzeiten in den Top 10 des über drei Stunden angesetzten Saisonauftakts des Endurance Cups lagen innerhalb von vier Zehnteln, bei fünf Marken. Andererseits kann man argumentieren, dass das BOP-Pendel tendenziell schon in Richtung BMW ausschlug, denn das WRT-Team hatte mit seinen beiden BMW M4 GT3 ebenfalls Siegchancen.

Nur im Rowe-Lager schien aber durchgängig die Sonne: Startfahrer Philipp Eng konnte im Auto mit der Nummer 98 nach der Rennfreigabe die Führung verteidigen, daran konnten auch zwei Gelbphasen in der ersten Rennstunde nichts ändern. Eng hatte allerdings Gefolgschaft in Person von Maro Engel, der sich vom neunten Startplatz sofort bis auf Platz 3 nach vorne schob. Auch WRT-Markenkollege Sheldon van der Linde (#32) hielt den Anschluss an Eng.

Marco Wittmann übernahm von Eng in der zweiten Stunde und musste sich zunächst gegen den WRT-BMW von Charles Weerts (#32) verteidigen, doch sobald das Duo in den dichten Verkehr des 55 Wagen starken Feldes eintauchte, spielte Wittmann seine Klasse aus und setzte sich wieder ab.

Rowe-Schlussfahrer Nick Yelloly hatte in der letzten Rennstunde keine allzu große Mühe mehr, den Sieg einzufahren: Dries Vanthoor im WRT-BMW musste 27 Minuten vor Rennende die Box anlaufen, weil der rechte Vorderreifen Luft verlor, vermut-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

lich ausgelöst durch einen leichten Schnitt eines Trümmerteils – damit war der Hauptgegner für Rowe Racing eliminiert. Die Verfolger Max Hesse (Rowe-BMW #998) und Mirko Bortolotti (Iron Lynx-Lamborghini #63) hatten bereits 14 und 22 Sekunden Rückstand. Philipp Eng lobte die gute Arbeit des gesamten Teams: „Wir haben keine Fehler gemacht und nur eine Verwarnung für Track Limits bekommen. Das Auto war unglaublich gut balanciert, und wir haben auch operativ keine Fehler gemacht."

Freude bei Rowe Racing über den Doppelsieg, Frust bei den Markenkollegen von WRT: Der Reifenschaden ließ das Topauto von Vanthoor/Weerts/van der Linde auf Platz 6 zurückfallen, das Schwesterauto von Augusto Farfus, Maxime Martin und Publikumsheld Valentino Rossi verbuchte einen Nuller. Rossi begann das Rennen stark, verlor aber den zweiten Platz an Mercedes-Pilot Maro Engel. Ein Fahrfehler in der ersten Schikane sorgte für den Rückfall auf Platz 14, weil das Anti-Stall-System das Einlegen eines Ganges verhinderte. Dazu hatte man offensichtlich ein Problem hinten links, was später zu einem Reifenschaden führte. Der Diffusor war offenbar beschädigt, der Ausfall besiegelt.

Desaster für Mercedes

Mercedes hatte trotz des BOP-Penalty Chancen, das Rennen zu gewinnen, doch alles lief schief: Erst sollte die Startreihenfolge nach dem Pre-Qualifying erfolgen, wo Mercedes und Audi den Ton angegeben hatten, doch diese Entscheidung wurde zurückgenommen. Stattdessen zählten die zwei Quali-Sessions – womit der beste AMG GT3 mit der Nummer 777 von Maro Engel nur den neunten Startplatz belegte, die Akkodis-ASP-Markenkollegen mit der Nummer 88 (Marciello/Boguslavskiy/Gounon) brausten aus der achten Startreihe los.

Engel tankte sich zwar beim Start sofort bis auf Platz 3 nach vorne, doch das war das letzte Highlight: Beim ersten Stopp verlor das AlManar-Team neun Sekunden auf den führenden BMW, dazu machte Fabian Schiller auf der Outlap einen Fehler. Das Akkodis-Team (#88) hatte zwar einen guten ersten Stopp, Boguslavskiy kam vom achten auf den vierten Platz nach vorne, doch der Russe geriet sofort unter Druck der direkten Verfolger. In Runde 43 kulminierte das Rennen für Mercedes: Lambo-Pilot Dennis Marschall (#40) fuhr Boguslavskiy in der ersten Schikane ins Heck, Schiller im AlManar-AMG traf Marschall. Schiller musste aufgeben. Und noch in der gleichen Runde versaute Timur Boguslavskiy das Rennen für Akkodis, weil er in der zweiten Schikane unnötigerweise mit Christopher Mies (Audi #25) aneinandergeriert und sich dabei einen Reifenschaden einfing – nur um dann auch noch die Boxeneinfahrt zu verpassen …

Lamborghini: zweite Kraft

Nachdem sich die Mercedes-Teams selbst eliminiert hatten, blieben an der Spitze nur noch die Rowe-BMW übrig – und der K-Pax-Lamborghini mit der Nummer 6 (Mitchell/Mapelli/Perera). Sandy Mitchell konnte sich im Mittelstint vom Iron Lynx-Lambo von Mirko Bortolotti, Jordan Pepper und Andrea Caldarelli lösen und machte Jagd auf den am Ende zweitplatzierten Rowe-BMW von Neil Verhagen. Doch dann tauchte ein Problem an der vorderen Aufhängung auf. „Gewonnen hätten wir wahrscheinlich nicht, aber Platz 2 wäre möglich gewesen", so Mitchell.

Durch den Ausfall erbten die Lambo-Markenkollegen von Iron Lynx den letzten Podestplatz. Auch Audi war mit dem Saintéloc-Team (#25) in Schlagdistanz zum Podium: Startfahrer Simon Gachet lag nach dem ersten Stint nur fünf Sekunden hinter dem Führenden, doch der erste Stopp war 15 Sekunden langsamer als bei Rowe Racing. Christopher Mies fiel zurück und hatte dazu noch Feindkontakt mit dem Mercedes von Boguslavskiy. In den Schlussminuten war Patric Niederhauser aber wieder direkt hinter Lambo-Pilot Bortolotti, der jedoch Platz 3 verteidigen konnte.

Etwas enttäuschend verlief in Monza das GTWC-Debüt von Ferrari: Der neue 296 GT3 verlor vor allem im Verkehr viel Zeit. „Wenn wir alleine fuhren, waren wir schnell, aber im Verkehr verlieren wir Abtrieb, dann sackten die Rundenzeiten in den Keller", sagt Nicklas Nielsen, der mit seinen AF-Corse-Mitstreitern Alessio Rovera und Robert Schwarzman am Ende nur Position 8 belegte.

Promoter Stéphane Ratel konnte mit dem GTWC-Debüt in Monza trotz allem zufrieden sein: Mit 55 gestarteten Autos und 41 Nennungen im Sprint Cup steht seine GT3-Bühne in Europa weiterhin hervorragend da. ■

GTWC

Voller Erfolg: Der Endurance Cup startete mit 55 GT3-Autos in die Saison

GTWC

Platz 3 beim Heimspiel für den Iron Lynx-Lamborghini Huracán GT3

GTWC

Platz 8 beim Heimspiel: Das GTWC-Debüt des Ferrari 296 GT3 war mau

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ERSTER SAISONLAUF: AUTODROMO DI MONZA (I)

Länge der Strecke: 5,793 km; **Renndistanz:** 94 Runden gleich 544,542 km; **Pole-Position:** Philipp Eng, Marco Wittmann, Nick Yelloly; Rowe Racing-BMW M4 GT3 (#98): 1.46,274 min; **Schnellste Runde:** Thomas Preining; Rutronik Racing-Porsche 911 GT3 R (#96): 1.47,234 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#98	Eng/Wittmann/Yelloly	Rowe-BMW M4 GT3	3:01.22,647 h
2.	Pro	#998	Harper/Hesse/Verhagen	Rowe-BMW M4 GT3	+13,557 s
3.	Pro	#63	Bortolotti/Caldarelli/Pepper	Iron Lynx-Huracán GT3	+20,187 s
4.	Pro	#25	Mies/Gachet/Niederhauser	Saintéloc-Audi R8 LMS	+20,699 s
5.	Pro	#40	Feller/Drudi/Marschall	Tresor-Audi R8 LMS	+36,875 s
6.	Pro	#32	Vanthoor/van der Linde/Weerts	WRT-BMW M4 GT3	+44,961 s
7.	Gold	#21	Hofer/Baert/Soulet	ComeToYou-Audi R8 LMS	+50,211 s
8.	Pro	#51	Rovera/Schwarzman/Nielsen	AF Corse-Ferrari 296 GT3	+56,197 s
9.	Pro	#54	Güven/Müller/Engelhart	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+56,561 s
10.	Pro	#96	Preining/Heinrich/Olsen	Rutronik-Porsche 911 GT3 R	+1.02,113 m
11.	Gold	#5	Fagg/de Haan/Macdonald	Optimum-McLaren 720 S	+1.03,963 m
12.	Gold	#30	Simmenauer/Williams/Krütten	WRT-BMW M4 GT3	+1.04,881 m
13.	Pro	#87	Ferrari/Drouet/Götz	Akkodis-Mercedes AMG GT3	+1.07,966 m
14.	Pro	#71	Pier Guidi/Rigon/Fuoco	AF Corse-Ferrari 296 GT3	+1.08,406 m
15.	Bronze	#911	Bachler/Malykhin/Sturm	Pure-Porsche 911 GT3 R	+1.26,681 m

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Debütsieg für Ferrari

Frikadelli Racing sicherte sich im 4h-Rennen am Sonntag mit dem neuen Ferrari 296 GT3 den ersten Erfolg

GRUPPE C

Ein Rennen über zwei Stunden in der Dunkelheit, eins über vier Stunden am Sonntag – so sah das Programm beim 24h-Qualirennen aus. Zum ersten Mal in dieser Nordschleifen-Saison war kein BMW ganz vorn, sondern Mercedes und Ferrari.

Von: **Bianca Leppert**

Das war es mit der Vorbereitung auf das 24h-Rennen Nürburgring 2023. Das Qualirennen am vergangenen Wochenende bot die letzte Gelegenheit, noch einmal die Feinheiten für das Saison-Highlight anzupassen. Mit nur 62 Startern fand das Event, dessen Format sich erneut geändert hat, allerdings nicht viel Anklang. Das Problem dürfte auch die Terminüberschneidung mit der GT World Challenge in Monza gewesen sein.

Das Abendrennen am Samstag bildete den Auftakt ins Renngeschehen, das mit zwei Stunden Renndauer allerdings übersichtlich blieb. Ein Regenguss vor dem Start sorgte dabei für extra knifflige Bedingungen. Dabei trumpfte der GetSpeed-Mercedes auf. Zum einen schaffte man es wie durch ein Wunder nach dem heftigen Unfall bei NLS3 eine Woche zuvor, das Auto überhaupt an den Start zu bringen. Zum anderen sicherte sich Dani Juncadella auch die Pole-Position und schließlich zu Beginn direkt die Führung. In diesem Fall war Juncadella allerdings etwas ungestüm. Ein Frühstart bescherte ihm später eine 30-Sekunden-Strafe. Das sollte dem Mercedes-AMG GT3 allerdings nicht zum Verhängnis werden. Denn trotz des Handicaps zeigte man eine souveräne Vorstellung und sicherte sich den ersten Saisonsieg.

Mercedes schafft 9 Runden

Ein Schlüssel zum Erfolg: Man schaffte auf der feuchten Strecke inklusive der Einführungsrunde einen Stint von neun Runden. So gelang es, beim hinausgezögerten Stopp von einer kürzeren Standzeit als die Konkurrenz zu profitieren. Überhaupt war es das erste Mal, dass Mercedes in dieser Saison deutlich Flagge zeigte und nicht unter dem Radar lief, obwohl sich das Auto im Vergleich zur vergangenen Saison ja nicht verändert hatte.

Auch Porsche hätte das Rennen beinahe noch gewinnen können. Michael Christensen katapultierte sich im Manthey-Elfer beim Start von Platz 6 auf Position 3 nach vorn und kam als Zweiter mit elf Sekunden Rückstand aus der ersten Runde zurück. Nach dem Boxenstopp duellierte man sich noch mit dem Lionspeed-Porsche von Campbell/Jaminet, der sich von Startplatz 11 vorgearbeitet hatte. Man stand sich so aber auch gegenseitig etwas im Weg und verschaffte dem führenden Mercedes einen kleinen Vorteil.

> „Die letzten Runden waren hart. Du willst dem Team ja keine Arbeit vor dem 24h-Rennen machen, und es gab einige Pirouetten."
>
> Felipe Laser, Frikadelli Racing

Im zweiten Rennen am Sonntag über die übliche Distanz wie bei der NLS über vier Rennstunden stand alles im Zeichen des Frikadelli-Ferrari. Zwar hatte Nico Menzel im vorausgegangenen Top-Quali im Falken-Porsche mit einer Rundenzeit von 8.12,569 Minuten ein Ausrufezeichen gesetzt, fiel am Start allerdings zurück. Ganz im Gegensatz zum Schwesterauto #44, das von Platz 10 zunächst auf Rang 4 vorfuhr.

Rutschpartie im Regen

Zwischendurch regnete es immer wieder, doch nicht stark genug, um auf Regenreifen zu wechseln. Vor allem die Schlussphase des Rennens wurde aufgrund der Wetterkapriolen so noch einmal spannend. 25 Minuten vor Schluss ergab sich nach den finalen Stopps ein klares Bild: Frikadelli führte mit 13 Sekunden Vorsprung vor dem GetSpeed-Mercedes von Juncadella/Christodoulou, der sich ganz unscheinbar durchgewurstelt hatte. Der #44 Falken-Porsche hatte Platz 3 inne. Doch Felipe Fernández Laser musste auf den letzten Metern öfter in den Rückspiegel schauen, weil Juncadella im Anmarsch war – und das mit Slicks auf nasser Strecke.

„Die letzten Runden waren ein bisschen hart", meinte Laser. „Du willst dem Team ja keine Arbeit vor dem 24h-Rennen machen, und der ein oder andere drehte eine Pirouette. Der Abstand zum AMG wurde mal mehr und mal weniger." Am Ende reichte es mit den Teamkollegen Earl Bamber, David Pittard und Nicky Catsburg mit 1,9 Sekunden Vorsprung knapp zum Sieg und zum ersten Erfolg des neuen Ferrari auf der Nordschleife. ■

ADAC 24h NÜRBURGRING QUALIFIERS (2 STUNDEN)

Pole-Position #2, Christodoulou/Juncadella (Mercedes-AMG Team GetSpeed, Mercedes-AMG GT3), 8.13,779 min
Schnellste Runde #911, Christensen/Makowiecki (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R), 8.28,978 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	SP9 Pro	#2	Christodoulou/Juncadella	GetSpeed/AMG GT3	2:01.35,238 h
2.	SP9 Pro	#911	Christensen/Makowiecki	Manthey/Porsche 911	+1,173 s
3.	SP9 Pro	#24	Campbell/Jaminet	Lionspeed/Porsche 911	+3,458 s
4.	SP9 Pro	#40	Tomczyk/Rockenfeller	Scherer/Audi R8 LMS GT3	+1.41,801 min
5.	SP9 Pro	#30	Bamber/Pittard	Frikadelli/Ferrari 296 GT3	+1.42,685 min

ADAC 24h NÜRBURGRING QUALIFIERS (4 STUNDEN)

Pole-Position #33, Menzel/Eriksson (Falken Motorsports, Porsche 911 GT3 R), 8.12,569 min
Schnellste Runde #5, Kolb/Stippler (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 8.13,930 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	SP9 Pro	#30	Bamber/Catsburg/Laser/Pittard	Frikadelli/Ferrari 296 GT3	4:08.17,868 h
2.	SP9 Pro	#2	Christodoulou/Juncadella	GetSpeed/AMG GT3	+1,935 s
3.	SP9 Pro	#44	Heinemann/Ragginger	Falken/Porsche 911 GT3	+2,596 s
4.	SP9 Pro	#16	Schramm/Sims	Scherer/Audi R8 LMS GT3	+3,421 s
5.	SP9 Pro	#911	Christensen/Estre/Makowiecki	Manthey/Porsche 911 GT3	+38,722 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT3-Sport: Ratel sieht GT3-Entwicklung skeptisch

GT3 läuft auf vollen Touren, aber ...

GT-Promoter Stéphane Ratel freute sich beim GT-World-Challenge-Europa-Auftakt in Monza über GT3-Rekordstarterfelder. Nach seiner Einschätzung steht die GT3-Klasse aber vor großen Herausforderungen, die einen Plan B nötig machen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die aktuellen Starterzahlen in der GT World Challenge Europe (GTWC) geben keinen Grund zur Sorge, wie Stéphane Ratel selber zugibt: „Im Endurance Cup haben wir 55 Nennungen, im Sprint Cup 41 und für unser Highlight, das 24h-Rennen in Spa, sogar 72 Fahrzeuge – das ist schon verrückt!“ Dennoch blickt der Franzose mit Sorge in die Zukunft: „Die entscheidende Frage lautet, ob GT3 in Zukunft ausschließlich als Ersatz für GTE/GTLM und DTM betrachtet wird oder auch weiter als Basis für den globalen Kundensport dient.“

Natürlich liefert Ratel auch gleich seine Antwort: „Erstens wurde das GT3-Reglement 2022 technisch stark liberalisiert, und es bleibt abzuwarten, ob Hersteller diese Lücke nutzen. Der zweite Faktor sind die Kosten: Die GT3-Preise blieben lange stabil, aber man muss abwarten, ob das auch so bleibt.“ In der Szene wird spekuliert, dass Corvette für sein neues GT3-Auto angeblich einen Preis von 700 000 Euro fordert. „Wenn sich die technischen Freiheiten vergrößern und die Preise steigen, kann das dazu führen, dass drittens der Kundensport unter die Räder kommt. Bisher war GT3 primär Kundensport“, erklärt Ratel.

Viertens hat Ratel die Sorge, dass Hersteller mit Fahrzeugen in die GT3-Klasse einsteigen, die da nicht hingehören. „Bisher war die GT3-Klasse so eine Art Tempel für die Premiummarken, aber auch das scheint sich langsam zu ändern.“ Ratel spielt hier auch auf den Einstieg von Ford mit dem Mustang-Modell an. Für Ratel ist daher klar, dass er einen Plan B benötigt: „Wir haben die GT2-Klasse gezielt als Sicherheitsventil aufgebaut, für den Fall, dass die GT3-Klasse aus dem Ruder laufen sollte.“ ■

MOTORSPORT IMAGES

GT-Promoter Ratel sieht die GT3-Zukunft kritisch, trotz aller Erfolge

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT3-PORSCHE: ABS-PROBLEM

Die Porsche-GT3-Kundenteams bekamen in der vergangenen Woche Post vom Hersteller, weil es ein Problem mit dem ABS und der Traktionskontrolle gab. Das Thema kam bei NLS 3 und bei den DTM-Testfahrten am Red Bull Ring auf. Aufgrund eines Fertigungsfehler eines Bauteils kam es zu einer Abweichung bei der Drehzahlerfassung. Zunächst wurden die Teams angewiesen, nicht mit ABS oder Traktionskontrolle zu fahren. Das Problem wurde zum 24h-Qualirennen und zum GT-World-Challenge-Lauf in Monza aber schon wieder behoben.

GLICKENHAUS OHNE GÖTZ?

Das Hypercar-Privatteam von Jim Glickenhaus bekam vom ACO zwei Nennungen für das 24h-Rennen in Le Mans zugestanden. Ein Grund für den Antrag waren Gespräche mit dem deutschen GT-Piloten Maximilian Götz, der offenbar mit Sponsor BWT einen Start in der Topklasse erwog. Götz war auch beim WM-Start in Sebring vor Ort, um sich einen Überblick zu verschaffen. Mittlerweile scheint sich das Blatt gewendet zu haben: Jim Glickenhaus sagt nun, dass es eher unwahrscheinlich sei, dass Götz in Le Mans für sein Team startet, Grund sind offenbar Differenzen mit Sponsor BWT. Jetzt sucht Glickenhaus Zahlfahrer, die Stammfahrer Franck Mailleux auf dem zweiten Auto unterstützen.

PAUL DALLA LANA HÖRT AUF

Aston-Martin-Privatfahrer Paul Dalla Lana hat kurz vor dem dritten WM-Lauf in Spa seinen sofortigen Rücktritt vom Motorsport angekündigt. Der 57-jährige Kanadier bestritt 69 WM-Rennen in der Privatfahrerklasse GTE-Am. 2023 trat er mit den Profis Axcil Jefferies und Nicki Thiim in der Sportwagen-WM an. Der plötzliche Rückzug hat laut Dalla Lana berufliche Gründe. Das amerikanische Heart of Racing Team übernimmt die WEC-Nennung vom bisherigen Einsatzteam NorthWest AMR Racing und wird in Spa einen Vantage AMR für Ian James, Alex Riberas und Daniel Mancinelli an den Start bringen.

WEC: NEUE PLATTFORM-BOP?

ACO-Insider sagen, dass am späten Montagnachmittag (nach Redaktionsschluss) eine neue Plattform-BOP für die beiden Klassen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) veröffentlicht werden soll. Parallel wurden in zwei neuen Bulletins die Getriebeschaltzeiten auf ein Minimum von 30 Millisekunden fixiert, außerdem wurden die Leistungskurven für die Verbrennermotoren der Hypercars näher spezifiziert. Ob das wiederum in Zusammenhang mit einer neuen Plattform-BOP steht, muss aber noch geklärt werden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tunnelarbeiten

Die Rallye-WM hat gerade Craig Breen zu Grabe getragen und tritt wenige Tage danach zum vierten WM-Lauf an. Den Sieg in Kroatien holen Elfyn Evans und Scott Martin, die Freude darüber finden sie vielleicht erst Wochen oder Monate später.

Von: **Markus Stier**

Sébastien Ogier blickt kurz in den bewölkten Himmel, als könne er dort die richtigen Worte finden, dann sagt er: „Wer auch immer an diesem Wochenende gewinnt, es wird sich anders anfühlen als sonst." Ogier kann über das Thema sprechen, das alle an diesem Wochenende bewegt. „Wir waren nie Teamkollegen. Ich kannte ihn nicht so gut wie andere." Die Hyundai-Fahrer lassen die traditionelle Interview-Runde am Mittwochabend aus. Thierry Neuville und Dani Sordo waren am Dienstag noch auf der Beerdigung, ebenso wie M-Sports Nummer eins, Ott Tänak, und einige andere Piloten.

Esapekka Lappi hat nach dem Shakedown noch das Wasser in den Augen stehen, Beifahrer Janne Ferm trägt einen knallgrünen Helm wie sonst Teamkollege Craig Breen. Erst knapp vier Monate im Amt muss Hyundais neuer Teamchef die Entscheidung mitverantworten, ob überhaupt gefahren wird und wie. Cyril Abiteboul sprach mit Breens Eltern. Ray und Jackie Breen haben mit Nachdruck gewünscht, dass der vierte WM-Lauf stattfindet – und dass Hyundai daran teilnimmt. Lange hirnt und diskutiert man in Alzenau über eine

> Sébastien Ogier war bei sämtlichen der vier letzten Asphalt-Rallyes der schnellste Mann. Drei davon gewann der achtmalige Champion.

spezielle Lackierung zu Ehren des verlorenen Iren, die Entscheidung fällt für eine über das komplette Auto gezogene irische Flagge.

Am Dienstag vor dem Start beginnen die Folierer, das gewohnte Himmelblau zu überkleben, am Mittwoch stehen in der Service-Garage rechts und links des mit Absperrbändern ausgestellten i20 von Breen zwei Autos in Grün, Weiß und Orange. Die Klebespezialisten bleiben das Wochenende in Bereitschaft, es war keine Zeit, auch noch Ersatzkotflügel oder Schürzen umzufärben. „Die Lackierung ist cool. Das gibt einen zusätzlichen Motivationsschub", sagt Esapekka Lappi. Thierry Neuville, dessen Gesicht Breens Mutter Jackie vor zwei Tagen bei der Trauerfeier in beide Hände nahm mit der Aufforderung, er solle doch mal wieder lachen, sagt vor dem Start: „Wenn ich den Helm aufziehe, bin ich im Tunnel."

Schwer kontrollierbar

Tatsächlich gelingt es dem Belgier wie auch seinen Gegnern, sich nach dem Start mit Gedenkminute am Donnerstagabend auf die Arbeit zu konzentrieren, allerdings tappt die Hyundai-Truppe technisch ein wenig im Dunkeln. „Das Auto rutscht und

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Elfyn Evans war nicht der Schnellste der Toyota-Mannen, fuhr aber fehlerfrei und souverän

ROESELER

Loch an einer Kurveninnenseite auszuweichen, um keinen Plattfuß zu kassieren, an der gleichen Stelle einen Plattfuß kassieren. Eine Bodenwelle sorgt für eine heftige Kompression, der das Rad nicht gewachsen ist. Abgesehen davon, dass der Sieger der ersten und der der zweiten Rallye Kroatien nach dem Radwechsel für den Sieg nicht mehr infrage kommen, zieht der Teamchef aus anderen Gründen den Kopf zwischen die Schultern. Wenn es um Reifenpannen geht, macht der achtmalige Weltmeister aus seinem Herzen keine Mördergrube, mehr als einmal hat er sich über die angeblich so untauglichen, weil empfindlichen Pirelli-Gummis beschwert. „Und wenn die Journalisten dann nachbohren, dann gibt es bei ihm manchmal kein Halten mehr“, sagt Latvala besorgt.

Nachdem Mads Östberg nach einem unflätigen Fluch einmal ein paar Tausend Dollar Strafe zahlen und sich entschuldigen musste, weil ihn ein Reifenschaden den WRC2-Sieg und ein Stück weit den Titel kostete, ist man bei Toyota besorgt, die FIA könnte auch ihren Superstar verknacken. Dabei hatte Östberg bei seiner Tirade, anders als gewöhnlich Ogier, das Wort Pirelli gar nicht in den Mund genommen.

Dieses Mal ist die Sorge unberechtigt. Ogier gibt niemandem die Schuld und räumt auch sofort ein, dass der Druckverlust (wie auch bei Teamkollege Rovanperä) eher auf eine zertrümmerte Felge zurückzuführen ist. Pirelli beeilt sich gleich, entsprechendes Bildmaterial zu liefern. Trotzdem schüttelt Ogier den Kopf: „Da holst du dir einen Platten, weil du einen Platten vermeiden willst.“

Rovanperä und Jonne Halttunen schaffen den Radwechsel in unter zwei Minuten. Der Weltmeister stöhnt: „Egal wie schnell, es dauert immer zu lange.“ Ogier und Vincent Landais rollen nach 1.07 Minuten wieder los, und das hat Folgen. Ersterer hat die Gurte noch nicht komplett geschlossen, als sich der Yaris in Bewegung setzt, Letzterer muss erst noch sein HANS-System zum Schutz des Nackens bei Frontalunfällen zurechtrücken. Das Duo kassiert im Bemühen, Zeit zu sparen, am Abend eine Strafminute.

Trotz des Malheurs ist der Toyota-Auftritt in Kroatien eine Machtdemonstration: Ogier fährt sieben Bestzeiten, Rovanperä sechs, Evans eine. 14-mal ist ein Toyota Schnellster. Hyundai kommt nur auf vier Bestmarken, was auch daran liegt, dass der führende Neuville am Samstagmorgen just in dem Moment, wo er Verfolger Elfyn Evans gerade ein Stück distanziert hat, von der Straße fliegt. Einen halben Meter hat er zu spät gebremst, ist in jener Rechtskurve ins Grobe geraten, wo beide inneren Räder blockieren und die Fuhre querstellen. Der Hyundai prallt mit dem linken Hinterrad mit Wucht in einen Steinblock, was den i20 herumreißt und die Schnauze frontal in einen Baum knallen lässt. Nach diesem Einschlag muss niemand mehr hektisch nachschauen, ob doch noch was geht. „Das war’s“, sagt Neuville trocken.

Wer nicht bei Toyota oder M-Sport arbeitet, hat Neuville die Daumen gedrückt. Für Breen hätten fast alle im Servicepark gehofft, ein Auto mit der irischen Trikolore möge gewinnen. Immerhin, der Hyundai ist reparabel. Der Belgier rückt am Sonntag mit vier weichen Reifen und ohne jedwedes Reserverad aus, bummelt über zwei der verbleibenden vier Prüfungen, schießt sich auf dem ersten Durchgang der abschließenden Powerstage mit Bestzeit ein und holt sich die fünf Zusatzpunkte als Schnellster im Finale. Zu Martin Wydaeghe sagt er nach der Lichtschranke: „Schneller geht es nicht.“ Sein Beifahrer ist sichtlich beeindruckt und gesteht: „Ich kam mit dem Vorlesen kaum hinterher.“ – „Das hier war für Craig“, sagt Neuville im Ziel.

Hyundai hinkt hinterher

Das versöhnliche Ende kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Hyundai hinterherhinkt. Ohne etwaige Ersatzräder ist Neuvilles Auto runde 40 Kilo leichter als die Toyota, die sämtlich mit sechs Rädern an Bord unterwegs sind. Rovanperä ist im Finale aber nur 0,9 Sekunden langsamer. Ogier fährt die drittbeste Zeit, Takamoto Katsuta im vierten Yaris die viertschnellste. Ist der Asphalt sauber und glatt, kann der Hyundai auf Festbelägen mithalten. Ist es schmutzig und bucklig, ▷

hüpft. Es ist so schwer unter Kontrolle zu halten. Wenn das das ganze Wochenende so weitergeht, wird es schwierig.“ Im Hauptquartier in Zagreb winkt Technikchef Christian Loriaux ab: „Ich bin sicher, die meisten wären sehr glücklich, wenn sie diese Zeiten fahren könnten.“

Tatsächlich ist am ersten Morgen nur Ogier zweimal schneller als Neuville, und Hyundai übernimmt schon auf der zweiten Prüfung die Spitze, weil sich die beiden Top-Toyotas unglücklich selbst eliminieren. Nachdem Hyundai nur mit zwei Autos antritt (M-Sport ja ohnehin), hat Toyota sofort entschieden, ihr drittes Auto aus der Marken-Wertung zu nehmen. „Wir wollen keinen Vorteil aus dieser Tragödie ziehen“, sagt Teamchef Jari-Matti Latvala.

Punktberechtigt für die Japaner sind Ogier und Rovanperä, die beide im Bemühen, einem

ROESELER

Gedenkminute statt Siegesfeier: Sieger Elfyn Evans konnte die Trauer nur bis zur Zieldurchfahrt wegschieben

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Ball flach gehalten, aufs Treppchen gesprungen: Esapekka Lappi

ROESELER

Einmalig: So sieht eine Asphalt-Rallye in Kroatien aus

Volles Haus: Die Begeisterung der Kroaten für die WM ist ungebrochen, 2023 reisten auch viele Esten an

fehlt es an Grip, und das Auto wird bockig. Schmutzig und bucklig sind 80 Prozent der rund 300 Kilometer in der Pannonischen Tiefebene.

Nach der ersten Morgenprüfung hat Neuville noch gesagt: „Alles unter Kontrolle."

Am Nachmittag entschuldigt er seinen Ausrutscher: „Wenn du die ganze Zeit am Limit fahren musst, dann geht es halt irgendwann mal schief." Teamkollege Lappi ist da anders gestrickt: Der Finne reduziert Tempo und Risiko. Auch wenn er nah an M-Sport-Mann Ott Tänak ran ist, hat Teamchef Abiteboul nach Lappis Ausrutscher in Schweden und seinem heftigen Ausritt in Mexiko die Parole ausgegeben: „Er soll in erster Linie das Auto ins Ziel bringen."

Am Freitagabend mit rund einer halben Minute Rückstand noch halbwegs in Schlagdistanz, verliert Lappi am Samstag den Anschluss und den Glauben an sich und die Welt. „Kein Grip", klagt er. Er hat die Reservedämpfer, die das Team beim Abendservice eingebaut hat, im Verdacht, aber auch nur, weil ihm sonst keine Erklärung einfällt. Auch als die Mechaniker auf den alten Stand zurückbauen, kehrt Lappis Selbstvertrauen nicht zurück. „Rutschigen Asphalt konnte ich irgendwie noch nie", sagt er freimütig.

Die Erklärung könnte in den Strecken liegen. War es am Freitag von den dauernden Regenfällen der vergangenen Woche schon von den Besichtigungsfahrten noch eher matschig, sind die Pisten bei Sonnenschein am Samstagmorgen vermeintlich trocken und sauber, aber: „Da ist so eine feine Staubauflage auf dem Asphalt", hat Armin Kemer bemerkt, der in der Ü50-Wertung alles niederreitet, aber mit seinem Rally2-Skoda ebenso zu kämpfen hat wie Lappi im Rally1-Hyundai.

Am Samstagabend ist sein Rückstand auf eine knappe Minute angewachsen. Lappi bringt als Dritter wenigstens einen Hyundai aufs Podium, und Neuville konstatiert: „Auf Asphalt haben wir einiges an Hausaufgaben zu erledigen." Immerhin hat das Team dafür ein halbes Jahr Zeit. Der nächste Asphalt-Lauf steht erst im Oktober an – die Rallye Zentraleuropa in Tschechien, Österreich und Deutschland.

Hoffen auf das Ende

Noch mehr Arbeit steht bei M-Sport an. Ott Tänak geht jegliches Maß an Diplomatie ab, und so spricht er das ganze Wochenende immer wieder ins Mikrofon, dass er froh wäre, wenn denn alles vorbei wäre. Der von sämtlichen sonstigen Piloten von Loeb bis Fourmaux stets hochgelobte Puma gehorcht dem Esten nach wie vor widerwillig. Das wäre mit seiner Klasse noch teilweise zu kompensieren, aber nicht, wenn die Ford-Renner ständig an irgendwelchen Problemen kranken.

Schon auf der ersten Verbindungsetappe nach dem Start zickt die Lenkung. Bei Teamkollege Loubet spinnt die Motorelektronik am Sonntag. Noch am Samstag

> In 50 WM-Jahren hat kein Ire einen WM-Lauf gewonnen. Die zu Breens Ehren gespielte Hymne ertönte zum ersten Mal.

streikt bei Tänak die Hydraulik. „Was für ein beschissenes Desaster. Die Handbremse funktioniert nicht", mault er. Bis auf 12,5 Sekunden hat Tänak zuvor den Vorsprung auf Platz 1 abgeschmirgelt, vor den letzten 50 Kilometern am Sonntag sind es nun wieder 25 Sekunden. Das ist zu viel.

Zumal der Mann an der Spitze unbeirrt seine Bahnen zieht. Schon vor dem Start sieht Elfyn Evans aus, als würde es mal wieder nichts. Beim Shakedown strandet der Waliser mit einem Turboschaden. Während der Ral-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

MCKLEIN

Erfolgreich, aber nicht glücklich: Der Puma macht Ott Tänak zu schaffen

RED BULL

Panne aus Vorsicht: Sébastien Ogier

MCKLEIN

Zu lange am Limit: Thierry Neuville

lye ist er wie gewohnt nie mit sich zufrieden, beklagt die eigene Vorsicht und die Schwierigkeit der wildesten Asphaltpisten der Welt, aber er hat sich schon früh an Neuville festgebissen und übernimmt nach dessen Ausrutscher die Spitze. Er fährt nur eine Bestzeit, aber elf Top-3-Zeiten und ansonsten so schnell wie nötig. Nach Tänaks Problemen kann er sich nur noch selbst schlagen, aber der Mann, den manche britischen Kollegen wiederholt zum gebrochenen Mann niedergeschrieben haben, bleibt aufrecht, standhaft und konzentriert bis zum Schluss. Die Powerstage schenkt er als Siebter ab, zu wichtig ist der ersehnte Sieg nach über anderthalb Jahren Durststrecke. Der vermeintlich ewige Wasserträger ist nun mit Ogier punktgleich Tabellenführer.

Aber kaum ist die letzte Lichtschranke durchfahren, kehrt die Düsternis zurück. Evans schafft kein Lächeln. Beifahrer Scott Martin wischt sich das Wasser aus den Augen. Es sind keine Freudentränen. Martin saß neben Craig Breen, als der 2016 in Finnland auf Rang 3 fuhr, für beide der erste Podiumsrang.

„Es fühlt sich so bedeutungslos an“, sagt Evans. „Wir haben so lange daraufhin gearbeitet, und es überrascht mich selbst, wie wenig mir es in diesem Moment bedeutet. Wir haben unseren Freund begraben, und uns das Wochenende über konzentriert, aber jetzt, wo ich über die Ziellinie bin, ist das alles, woran ich denken kann.“

Es gibt eine Podiumszeremonie, aber keinen Jubel. Statt Umarmungen gibt es eine Schweigeminute. Zwar gibt es Champagnerflaschen, aber sie bleiben geschlossen. Promoter und Teams wollten einen angemessenen Rahmen, aber auch keinen Betroffenheitszirkus. Evans und Martin halten die grün-weiß-orangene Flagge, und statt „God save the King“ erklingt die irische Hymne – zum ersten Mal in der Geschichte der Rallye-Weltmeisterschaft. ■

RALLYE KROATIEN (20.–23. APRIL 2023)

20 Wertungsprüfungen über 301,26 km

1.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	2:50.54,3 h
2.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Ford Puma Rally1	+27,0 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+58,6 s
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+1.18,3 min
5.	Ogier/Landais (F/F)	Toyota Yaris Rally1	+1.28,0 min
6.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	2.22,5 min
7.	Loubet/Gilsoul (F/B)	Ford Puma Rally1	4.22,6 min
8.	Rossel/Dunand (F/F)	Citroen C3 Rally2	7.51,3 min
9.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	Skoda Fabia Rally2	8.07,4 min
10.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Skoda Fabia Rally2	9.16,7 min

Bestzeiten: Ogier 7, Rovanperä 6, Neuville 3, Tänak 2, Lappi 1, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	69 Punkte
2.	Elfyn Evans	69
3.	Kalle Rovanperä	68
4.	Ott Tänak	65
5.	Thierry Neuville	58
6.	Esapekka Lappi	31
7.	Craig Breen	19
8.	Takamoto Katsuta	18
9.	Daniel Sordo	17
10.	Pierre-Louis Loubet	14

MCKLEIN

Die Fans zeigen Flagge

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	161 Punkte
2.	Hyundai	132
3.	M-Sport-Ford	108

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Yohan Rossel: Dank neuer Lenkung im Citroen wieder mal nicht aufzuhalten

ROESELER

Ein Feld sieht rot

Zweiter Start, zweiter Sieg. Mit einem Blitzstart setzt sich Citroën-Speerspitze Yohan Rossel im weiterentwickelten C3 Rally2 früh vom Feld ab und siegt wie beim Saisonauftakt vor Skoda-Pilot Nikolay Gryazin. Armin Kremer ist im WRC Masters Cup erneut einsame Spitze.

Von: **Reiner Kuhn**

Der vierte WM-Lauf in Kroatien ist eine Asphaltprüfung und knapp 20 Kilometer alt, da reiben sich die Toksport-Teamkollegen Gus Greensmith, Emil Lindholm, Sami Pajari und Nikolay Gryazin in ihren brandneuen Skoda Fabia RS Rally2 schon verwundert die Augen.

Statt der erhofften Revanche schenkt ihnen Monte-Sieger Yohan Rossel beim ersten Wiedersehen erneut eine ein und gibt dem engsten Verfolger zum Aufgalopp fünf Zehntel mit – pro Kilometer versteht sich. Nach einer weiteren Prüfung über knapp 26 WP-Kilometer ist der Franzose dem Feld schon über eine halbe Minute enteilt.

„Das Auto macht jetzt, was ich will“, freut sich der 28-Jährige und schwärmt von der frisch homologierten Lenkung des Citroën C3, die „weniger schwammig und deutlich präziser ist“, sowie dem neuen Motoren-Mapping, „das neben einem breiteren nutzbaren Drehmomentbereich auch für etwas mehr Leistung sorgt“.

Fortan kontrolliert Rossel Tempo und Gegner. Im ersten Etappenziel liegt er 29,9 Sekunden vor Gryazin. Dahinter folgen VW-Pilot Nicolas Ciamin, Alejandro Cachon im zweiten Citroën und Pajari, dem schon fast eineinhalb Minuten auf den Führenden fehlen.

Ihre Hoffnungen auf den Sieg haben WRC2-Weltmeister Emil Lindholm und Mexiko-Sieger Gus Greensmith schon früh begraben. Während der Finne stoppt, um das Getriebegestänge zu reparieren, muss der Brite ein Rad wechseln (WP 2).

> Um sich bis zur Rallye Kenia nicht dauernd umstellen zu müssen, wird Masters-Cup-Leader Armin Kremer in Portugal und auf Sardinien vom neuen Skoda Fabia RS wieder auf den Vorgänger Fabia Evo umsteigen.

Am folgenden Morgen legt Cachon seinen Citroën in einen Graben (WP 9) und Ciamin seinen VW Polo aufs Dach (WP 13). Derweil verkürzt Gryazin auf den acht Samstagsprüfungen seinen Rückstand auf den drei Jahre älteren Franzosen auf 11,5 Sekunden und wittert Morgenluft. Ergo legt Rossel im Schlussspurt nochmals ein paar Kohlen nach, markiert bei zwei der finalen vier Sonntagsprüfungen Bestzeit und reitet mit 16,1 Sekunden Vorsprung zum Start-Ziel-Sieg.

Lindholm entert mit 1,22 Minuten Rückstand als Dritter das Podium vor dem im Verlauf der Veranstaltung immer besser in Fahrt kommenden Adrien Fourmaux. Auch der Franzose in M-Sport-Diensten konnte sich über ein Update für seinen Dienstwagen freuen. So homologierte M-Sport ein neues Hinterachs-Differenzial und optimierte mit einem veränderten Dämpfer-Setting das Fahrverhalten.

Souverän die Vorstellung von Armin Kremer. Im mit sieben Teilnehmern gut besetzten Masters Cup für Fahrer über 50 Jahre lässt der Mecklenburger nichts anbrennen. Nach der ersten Schleife liegt der Unternehmer schon eine knappe Minute vorne, markiert auf 13 der 20 Prüfungen die Bestzeit und feiert mit 5,31 Minuten Vorsprung auf den österreichischen Markenkollegen Johannes Keferböck in einem weiteren Skoda Fabia RS einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg. ■

ROESELER

Wieder nur Zweiter: Gryazin

ROESELER

Einsame Masters-Spitze: Kremer

WRC2 / KROATIEN

1.	Rossel/Dunand (F/F) Citroën C3 Rally2	in 2:58.45,6 h
2.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) Skoda Fabia RS Rally2	+ 16,1 s
3.	Lindholm/Hämäinen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.27,5 min
4.	Fourmaux/Coria (F/F) Ford Fiesta Rally2	+ 2.18,5 min
5	Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.26,6 min

WRC2-STAND NACH LAUF 4

1.	Yohan Rossel (F)	53 Punkte
2.	Emil Lindholm (FIN)	44 Punkte
3.	Oliver Solberg (S)	43 Punkte
4.	Nikolay Gryazin (RUS)	38 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WRC3/Junior-WM I Kroatien

Spätes Glück lässt Kelly jubeln

Eine Prüfung vor Schluss besiegelt der Defekt-Teufel das Aus des lange führenden Laurent Pellier und wirft auch dessen ärgsten Verfolger Tom Rensonnet zurück. Eamonn Kelly ist zur Stelle und erbt den Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Die WM-Junioren William Creighton und Laurent Pellier fahren erneut in einer eigenen Liga. Nach Tag 1 liegt der Ire acht Sekunden vor dem Franzosen, dem Dritten fehlen da schon über drei Minuten.

Samstagfrüh segelt Auftaktsieger Creighton von der Strecke (WP 9). Der danach mit über vier Minuten führende Pellier kämpft plötzlich mit einem überhitzenden Motor und rettet eineinhalb Minuten Vorsprung auf den Belgier Tom Rensonnet für den Schlussspurt. Eine halbe Minute dahinter lauert Eamonn Kelly auf seine Chance.

ROESELER

Am Ende die Nase vorn: Kelly

Die kommt, als der führende Pellier in der vorletzten Prüfung seinen waidwunden Ford Fiesta Rally3 mit defektem Zylinderkopf abstellen muss. Auch Rensonnet kämpft mit Motorproblemen, muss Eamonn Kelly passieren lassen und sich mit Rang 2 begnügen. 3.40 Minuten dahinter folgt der weder in der WRC3 noch Junior-WM eingeschriebene Fabio Schwarz (siehe Seite 22).

Dass dem auf Rang 4 einlaufenden spanischen WM-Junior Roberto Blach schon über eine halbe Stunde (!) auf Kelly fehlt, liegt auch daran, dass weder er noch die weiteren fünf Finisher alle Wertungskilometer absolvierten und nach zwischenzeitlichem Aus mit reichlich Strafzeit neu starten mussten. ■

Gedenken an Craig Breen

„Craig war sicher bei uns“

Die Rallye Kroatien stand ganz im Zeichen des beim Vorbereitungstest ums Leben gekommenen Craig Breen. Teams, Fahrer und Fans erinnerten an den Iren.

Von: **Reiner Kuhn**

Craig Breens Eltern sind sicher, ihr Sohn hätte gewollt, dass alle ein Rallyefest feiern. Auch deshalb stand die Woche ganz im Zeichen der Erinnerung an den Fahrer, Wettbewerber, Kollegen und Freund.

Vor dem Zeremonienstart am Donnerstag versammelte sich die Rallye-WM-Familie im Servicepark zu einer Gedenkminute an den eine Woche zuvor tödlich verunglückten Piloten. Mit dabei: Breens Beifahrer James Fulton und enge Freunde.

Die beiden Werks-Hyundai zierten eine spezielle Lackierung in den Farben der irischen Flagge. Zudem fand sich an den Türverkleidungen aller 56 teilnehmenden Fahrzeuge als Zeichen des Respekts ein schwarzer Aufkleber mit Craig Breens Namen. Fast überall im Servicepark erinnerten Bilder und persönliche Botschaften an den bei 82 WM-Starts, 42-mal in die Punkte und neunmal aufs Podium gefahrenen Werkspiloten. Nicht nur an den Strecken wehten besonders viele irische Flaggen, auch am Siegerpodium und bei der Pressekonferenz sollte Breens heimische Landesflagge an ihn erinnern. „Dies war eine sehr emotionale Woche für uns alle. Wir haben versprochen, die Rallye zu genießen, und das haben wir. Ich bin mir sicher, Craig war bei uns“, sagt Sieger Elfyn Evans.

In Absprache mit der FIA wird Breens Startnummer 42 vorerst nicht mehr vergeben. ■

RED BULL

Stille Andacht: Alle Werksteams, Ausrüster, Promoter, FIA-Vertreter und Journalisten bei der Schweigeminute

KOMMENTAR

FAHREN ODER NICHT FAHREN?

Ein Dilemma ist ein Fall, wo es mehrere Möglichkeiten zum Handeln gibt, aber jede mögliche Wahl eine schlechte ist. Wenn bei Sportveranstaltungen Menschen ums Leben kommen, stellt sich angesichts der menschlichen Tragödie immer auch die Frage: Soll und kann man der sportlichen Routine danach noch ihren Lauf lassen? Zumal, wenn selbst der Sieger der Rallye Kroatien Mühe hat, seinem Erfolg Bedeutung beizumessen. Eine Kollegin in Zagreb fragte mich: „Was hättest du getan?“

Ich glaube, es kann in solchen Fällen keine Blaupause geben. Jede Katastrophe ist anders, und am Ende sind auch Rallyeleiter, Teamchefs oder FIA-Funktionäre nur Menschen, die vielleicht beim nächsten Mal anders entscheiden als heute, vielleicht in beiden Fällen mit guten Argumenten.

In verschiedenen Ländern sind die Be- und Empfindlichkeiten andere, das betrifft nicht zuletzt die Reaktion von Medien und Öffentlichkeit.

In manchen Fällen kann es sein, dass ein Abbruch als ein angemessen pietätvolles Zeichen gesehen wird, in anderen führt möglicherweise gerade die Absage einer Großveranstaltung zu genau dem Medienrummel, den die Betroffenen gar nicht wollen und der dem Sport noch mehr schadet als das eigentliche Unglück ohnehin schon. Außenstehende mögen es pietätlos finden, wenn sich die Profis zwei Tage nach der Beerdigung scheinbar den Helm aufziehen, als wäre nichts gewesen. Aber erstens ist Rallyefahren ihr Beruf, dessen Risiken sie kennen und akzeptieren, zweitens war es der ausdrückliche Wunsch der Familie Breen, dass in Kroatien gefahren wird. Rallyes waren Craigs Leben. Er hätte gewollt, dass gefahren wird. Alles andere wäre respekt- und pietätlos gewesen.

Markus Stier
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WM-Premiere für Fabio Schwarz

Beim Debüt aufs Podium

Fabio Schwarz, 18-jähriger Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, beendete seine WM-Premiere im Ford Fiesta Rally3 auf dem dritten Klassenrang.

Als Fabio Schwarz 2005 das Licht der Welt erblickte, bestritt dessen Vater Armin Schwarz die letzten seiner 119 WM-Läufe. 18 Jahre später verfolgt der ehemalige Werkspilot im Servicepark der Rallye Kroatien das WM-Debüt seines Filius.

Ein Test am Sonntag vor der Veranstaltung musste Schwarz junior reichen, um sich und seinen Ford Fiesta Rally3 auf die knifflige Asphaltrallye einzustellen. „Die Strecken und mehr noch die Bedingungen durch den vielen Dreck und Schotter auf der Piste haben es in sich“, stellt der Youngster fest. „Es war sehr schwierig einen Rhythmus zu finden. Und unnötig abfliegen wollte ich auch nicht. Ich kann ja nur lernen, wenn ich auf der Straße bleibe.“

Zusammengezählt wird zum Schluss. Zwar konnte Fabio Schwarz das Tempo der WM-Junioren nicht mitgehen, hielt sich aber anders als das Gros der zehn Rally3-Mitstreiter schadlos und durfte sich über Platz 3 in der Klasse freuen (+ 3,40 min). ■ RK

ROESELER

Kontrollierte Schwarz-Fahrt: Ohne Kratzer auf den dritten Klassenrang

AUS DEM SERVICEPARK

GEDANKENPAUSE
WRC2-Pilot Josh McErlean sah sich außerstande, bei der Rallye Kroatien zu starten. Verständlich, der 23-jährige Ire und sein Beifahrer John Rowan waren nicht nur innig mit Craig Breen befreundet, sondern arbeiteten mit dem Hyundai-Werksfahrer auch eng zusammen. In Portugal wird das irische Nachwuchsduo wieder auf die WM-Bühne zurückkehren.

MEILENSAMMLER
Auf dem Rückweg vom zweiten Lauf in Japan machte der seit Jahresbeginn wieder in Helsinki lebende Ex-F1-Pilot Heikki Kovalainen einen kurzen Abstecher nach Zagreb, um das Toyota-Team zu besuchen. Schon wird gerüchtelt, der sowohl in der japanischen als auch der finnischen Meisterschaft aktive Allrounder solle im Rahmen der Rallye Finnland neben Akio Toyoda Demo-Runden mit dem brandneuen Yaris Rally2 drehen.

ROCK N’ROLL
Zum Regrouping am späten Samstagabend wurden die Teams mit dröhnender Musik empfangen. Pech für die Journalisten: Ausgerechnet neben dem im Museum für zeitgenössische Kunst untergebrachten Pressezentrum stieg ab dem frühen Abend eine riesige Technoparty.

TEILESPENDER
Da Skoda statt dem offiziellen Ersatzteil-Truck nur einen Lieferwagen nach Kroatien schickte, mussten sich die Kundenteams mit Ersatzteilen gegenseitig aushelfen.

STUDIENFAHRT
Den eigentlich für Craig Breen reservierten Hyundai i20 Rally2 für die Rallye Portugal übernimmt Kris Meeke. Der Nordire wird auch die portugiesische Meisterschaft anstelle des Iren bestreiten. Interessant für Hyundai: Meeke war Entwicklungsfahrer des neuen Skoda Fabia .

SCHLUSSFOLGERUNG
An den Schottertests von Toyota in dieser Woche wird auch Sébastien Ogier teilnehmen. Der achtmalige Weltmeister steht nicht auf der Nennliste für Portugal, damit dürfte klar sein, dass sein nächster WM-Start auf Sardinien folgt. ■ RK

FIA Rally-Star-Programm

FIA-Nachwuchsprogramm nimmt Fahrt auf

Im Mai werden die kontinentalen Vorausscheidungen zum FIA Rally-Star-Programm abgeschlossen. Im nächsten Schritt bestreiten sechs Auserwählte sechs Rallyes, darunter die Rallye Weiz in Österreich und die Rallye Lausitz, bevor die vier Besten 2024 in die Junior-WM aufsteigen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ab auf die große Bühne. Nachdem die FIA von 2010 bis 2012 die Pirelli-Star-Driver (mit Hayden Paddon und Ott Tänak) ins Rennen schickte, sucht der Weltverband erneut den Champion von morgen. Der Aufwand ist riesig.

Auf die Basis-Sichtungen der Landesverbände folgten die kontinentalen Ausscheidungen. So löste im vergangenen Januar in Buxtehude der 23-jährige Romet Jürgenson gegen 74 Männer und 14 Frauen aus 22 Ländern als Erster das Europa-Ticket. Nach Afrika, Asien und dem Mittleren Osten werden in Italien noch ein Talent aus Amerika sowie die schnellste Frau gesucht. Die Reisekosten der gut 50 Teilnehmer nach Europa übernimmt die FIA.

Auf das internationale FIA-Sextett wartet ein einwöchiges Trainingscamp auf Sardinien. Im Mittelpunkt stehen Schotter- und Asphalt-Testfahrten im Ford Fiesta Rally3 und zum Abschluss die Teilnahme an der Streckenbesichtigung beim italienischen WM-Lauf.

FIA

Deutscher Gaststart: Die sechs FIA-Junioren kommen auch in die Lausitz

Zwischen Juni und November bestreiten die fünf männlichen und ein weiblicher FIA Rally-Star sechs von M-Sport und Pirelli betreute Wettbewerbseinsätze, darunter die über selektive Asphaltpisten führende Rallye Weiz (13.–15. Juli) in Österreich und den deutschen Schotterklassiker in der Lausitz (9.–11. November). Vor jeder Veranstaltung findet ein Test statt, gefolgt von einer ausführlichen Nachbesprechung nach der Rallye. Alle Kosten trägt die FIA. Auf die besten vier wartet nach Abschluss der Trainingssaison ein vollständig finanziertes Jahr in der Junioren-WM 2024 und die Chance, in die WRC2 aufzusteigen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROWE MOTOR OIL · GRAN TURISMO THE REAL DRIVING SIMULATOR · H&R Das Fahrwerk · FALKEN · ADAC Automobilclub von Deutschland · BASTUCK · GOODYEAR · KALFF · sport auto

nürburgring LANGSTRECKEN SERIE · ADAC · DMC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hyundai-Pilot Azcona vor den Audis: Ist das auch auf der World Tour das Bild?

HYUNDAI

Der Neuanfang

In Portimão startet am Wochenende die neue TCR World Tour in ihre erste Saison. Gemeinsam mit der TCR Europe wird ein hochklassiges Feld erwartet.

Von: **Michael Bräutigam**

Der ganz große Erfolg, so viel lässt sich vorab schon sagen, ist die World Tour noch nicht. Nach dem sang- und klanglosen Ende der WTCR sind die möglichen Teams vorsichtig geworden. Einzig Cyan Racing/Lynk & Co, die den Tod der WTCR mit ihrer Politik beschleunigt haben, sind mit einem Großaufgebot von vier Fahrzeugen dabei. Ansonsten sind bisher nur zwei Audi und zwei Hyundai für die gesamte Saison bestätigt.

„Es ist die höchste Form von Tourenwagenrennen, und mit dem neuen sportlichen Format sowie neuen Reifen haben wir keine Zweifel daran, dass es ein extrem enger Wettkampf wird“, prognostiziert Cyan-Teammanager Fredrik Wahlén. Er spielt damit auch auf die Probleme an, die speziell die Schweden 2022 mit den Goodyear-Reifen hatten, weshalb sie offiziell aus Sicherheitsgründen mitten in der Saison das Weite suchten.

> „Es sind viele Schritte ins Ungewisse. Es gibt einige Hausaufgaben zu erledigen, aber wir haben viel getestet, vor allem um die Reifen zu verstehen.“
>
> Andrea Cisotti, Hyundai

Damit überließ man Hyundai praktisch kampflos das Feld, die mit Mikel Azcona den WTCR-Fahrertitel und mit Azcona/Norbert Michelisz im BRC-Team die Teammeisterschaft holten. In gleicher Konstellation steht man in diesem Jahr wieder am Start, weshalb von Anfang an vieles auf das große Duell Lynk & Co gegen Hyundai hinauslaufen dürfte.

Hyundai-Kundensportleiter Andrea Cisotti spricht dabei von „vielen Schritten ins Ungewisse“. Man wolle aber so gut vorbereitet wie möglich ins neue Abenteuer der Welttournee starten. „Es gibt einige Hausaufgaben zu erledigen, aber wir haben schon viel in Portimão und Spa getestet, vor allem um die Kumho-Reifen besser zu verstehen.“

Genau wie Hyundai kennt auch Audi die Reifen aus der TCR Europe, wo sie seit 2022 zum Einsatz kommen. Das Einsatzteam Comtoyou Racing hat allerdings nur zwei statt der ursprünglich angekündigten vier Autos am Start, mit Tom Coronel und Frédéric Vervisch am Steuer.

Honda schaut erst mal

Seit letzter Woche ist bestätigt, dass auch Honda Teil der World Tour wird. Allerdings nicht wie ursprünglich angedacht mit zwei neuen Civic FL5, sondern nur mit einem. Dieser wird von WTCR-Vizechampion Néstor Girolami pilotiert und von ALM Motorsport (bekannt aus der TCR Italy) eingesetzt. Das deutsche Münnich-Team ist damit außen vor. „Wir haben momentan keinen Hersteller, aber wir schauen uns die World Tour an und sind offen für alles“, erklärt Teammanager Dominik Greiner.

Die Einsätze von Girolami sind zunächst auf die Europa-Rennen begrenzt, ob man also auch in Argentinien, Australien und Macau startet, ist offen. Der Einsatz eines zweiten Autos im Saisonverlauf ist eher unwahrscheinlich.

Ebenfalls „nur“ in Teilzeit dabei ist Ben Bargwanna, der eigentlich in der TCR Australien startet, sich aber auch in Portimão und Spa die Ehre gibt und damit Peugeot auf die große Bühne bringt.

Wie immer stößt die World Tour auch beim Auftakt zum Feld der gerade besuchten Rennserie. In Portimão, Spa und Budapest ist das die TCR Europe. Die zuletzt noch so erfolgreiche Serie hat in diesem Jahr nur rund ein Dutzend Einschreibungen zu verzeichnen. Am Wochenende starten also gut 20 Autos. ■

KALENDER 2023

29./30.04.	Portimão/Europe	(P)
27./28.05.	Spa/Europe	(B)
10./11.06.	Vallelunga/Italy	(I)
17./18.06.	Budapest/Europe	(H)
19./20.08.	El Pinar/Südamerika	(RA)
26./27.08.	San Luis/Südamerika	(RA)
04./05.11.	Sydney/Australia	(AUS)
11./12.11.	Bathurst/Australia	(AUS)
18./19.11.	Macau/Asia Chall.	(MAC)

HONDA

Vorerst nur ein Teilzeitprogramm: Néstor Girolamis ALM-Honda Civic FL5

GEELY GROUP MOTORSPORT

Cyan Racing startet mit vier stark überarbeiteten Lynk & Co 03 TCR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC TCR Germany

In STT eingegliedert

Im achten Jahr des Bestehens wird die TCR Germany nurmehr eine Division innerhalb der Spezial-Tourenwagen-Trophy (STT) sein. Das gab der ADAC letzte Woche bekannt.

Von: **Michael Bräutigam**

Über die Gründe hatte auch MSa in den letzten Wochen immer wieder berichtet. Dem Vernehmen nach gibt es nur rund eine Handvoll Nennungen für die neue Saison. Vor allem seit Lancierung der ADAC GT4 Germany sind die Starterzahlen immer weiter gesunken. Allerdings muss sich der Ausrichter auch an die eigene Nase fassen: Anfragen und teilweise sogar Nennungen von Teams wurden zuletzt wohl oft gar nicht oder erst mit starker Verzögerung beantwortet.

Das bedeutet allerdings noch nicht den Tod der Serie, denn im Rahmen der ADAC Racing Weekends – beginnend mit dem kommenden Wochenende in Hockenheim – wird man als eigene Division (Div. 5) innerhalb des STT H&R Cups starten.

Dabei ändert sich auch das Rennformat, denn die von Rolf Krepschik geführte Breitensportserie fährt ab diesem Jahr mit einem „4 x 40"-Konzept. Will sagen: zweimal 40 Minuten Zeittraining, zweimal 40 Minuten Rennen inklusive Pflichtstopp. Positiver Nebeneffekt: Die Rennen sind damit wieder leicht zugänglich per YouTube-Stream zu verfolgen (Sa. 12.15/So. 12.40 Uhr).

Die TCR UK ereilte übrigens 2019 ein sehr ähnliches Schicksal wie die TCR Germany. Durch einen motivierten Promoter startet sie nun aber als eigenständige Serie stärker durch als zuvor. ■

ADAC

Neuer Tiefpunkt: Vorerst ist die TCR Germany nicht mehr eigenständig

TCR Italy

Auftakt mit 43 Autos

Mit 43 Autos startete die neue Saison der TCR Italy in Imola. Wegen des Andrangs musste man das Feld sogar splitten.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie angekündigt wurden die Fahrzeuge mit DSG-Getrieben ausgelagert und traten in eigenen Rennen an. Trotzdem: Auch abzüglich der zehn DSG-Autos fand sich mit 33 Wagen immer noch ein extrem starkes „A-Feld" ein. Und in diesem war der gerade zum Hyundai-Junior ernannte Marco Butti der Mann der Stunde. Mit seinem von Target Competition eingesetzten Elantra holte er sich die Pole, einen Sieg und einen zweiten Platz.

Im ersten Lauf sorgte aber TCR-Europe-Meister Franco Girolami (Aikoa-Audi) für das größte Aufsehen. Erst kämpfte er sich bis auf P2 vor, dann machte er Druck auf Butti – jedoch vergebens. Dritter wurde Titelverteidiger Niels Langeveld, der in diesem Jahr einen der neuen Honda Civic von MM Motorsport pilotiert.

Im zweiten Lauf nutzte Girolami seine bessere Startposition im Reversed Grid aus, um sich bereits in der Startrunde auf P2 zu setzen. Dann musste das Safety-Car auf die Strecke, und nach dem Restart schob Girolami sich in Front. Er gewann letztlich vor Butti und Levente Losoncsy in einem weiteren Hyundai. Damit ist Butti drei Punkte vor Girolami erster Tabellenführer.

In den DSG-Rennen setzten sich Carlotta Fedeli und Vedat Ali Dalokay (beide Audi) durch. Beide holten auch je einmal P2. ■

TCR ITALY

Pole, Sieg und Platz 2: Marco Butti flog regelrecht zur Tabellenführung

NACHRICHTEN

SUPERCARS: NEUE BOP

Vor dem dritten Saison-Event in Perth kommendes Wochenende hat Supercars die Einstufung der Fahrzeuge leicht angepasst. Nach einem Center-of-Gravity-Test müssen die Chevrolet zur Korrektur des Schwerpunkts 4,97 kg Zusatzgewicht oberhalb des Tanks anbauen, bei unverändertem Mindest-Gesamtgewicht. Bei Ford ist man unzufrieden, weil diese Änderung rechnerisch nur 0,006 Sekunden pro Runde ausmachen soll, man bislang aber stärker hinterherhinkt.

SUPERCARS: DER MEISTER VERLÄNGERT BEI TRIPLE 8

Shane van Gisbergen hat seinen Vertrag beim Meisterteam von Triple Eight verlängert. Der Neuseeländer stieß 2016 zum Team und holte seither drei Fahrertitel, den letzten 2022. Die Rede ist von einem „mehrjährigen" Deal ab dem Jahr 2024.

TCR EUROPE: PAU MIT NACHTRENNEN

Mit Veröffentlichung des Zeitplans für den Pau Grand Prix (13./14. Mai) eröffnet sich ein Novum für die TCR Europe. Deren erstes Rennen auf dem Stadtkurs ist für Samstagabend um kurz nach 21.30 Uhr angesetzt – damit wird die Serie erstmals ein Nachtrennen austragen.

STCC: STARKER PARTNER FÜR ELEKTRO-START

Die STCC hat sich für die erste vollelektrische Saison einen starken Namen als Partner gesichert. Der schwedische Industriegigant Atlas Copco wird Energiespeicher aus der ZenergiZe-Reihe zu den Rennstrecken bringen, die ausreichen, um über den gesamten Event sämtliche Autos daraus aufzuladen. Damit macht man sich unabhängig von der lokalen Infrastruktur und kann auf Generatoren verzichten. Laut der Ankündigung wird in den Speicher nur Strom aus erneuerbaren Energiequellen eingespeist.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Start ins erste Rennen: Vorn duellieren sich Ford und BMW, Sutton rodelt durchs Gras

BTCC

Fords Auftakt-Festival

Hartes Racing, britisches Wetter und kleine Sensationen: Der Saisonauftakt der BTCC in Donington Park bot beste Unterhaltung für Racing-Fans. Erster Tabellenführer ist Ford-Pilot Dan Cammish.

Von: **Michael Bräutigam**

Cammish ist einer, dem diesen Erfolg wohl jeder gönnt. 2019 schrammte er nur knapp am Titel vorbei, als ihm kurz vor Schluss im letzten Saisonrennen die Bremse durchfiel und er crashte. Nur zwei Punkte fehlten zum Titel. Im Corona-Jahr 2020 war vor allem sein aktueller Teamkollege Ash Sutton zu stark. Und trotz zweimal P3 in der Endabrechnung stand er 2021 ohne Drive da. Nur beim Auftakt in Thruxton war er als Ersatzmann dabei, zeigte mit P2 im privaten Honda aber trotzdem seine Klasse.

Thruxton brachte ihn 2022 auch zurück auf die Siegerstraße. Mittlerweile beim Motorbase-Team (die als NAPA Racing UK firmieren) wieder mit einem Vollzeit-Drive ausgestattet, waren jedoch viel mehr als solche Achtungserfolge nicht drin.

Dass der Ford Focus durchaus Potenzial hat, zeigte schon im letzten Jahr Sutton, der sich vor allem wegen seiner irren Konstanz bis zuletzt im Titelrennen hielt. Und nun, beim Auftakt in Donington Park, war der Ford sogar fast schon das dominierende Auto. Im Qualifying waren es aber zunächst Polesetter Dan Rowbottom und eben Sutton, die NAPA Racing die erste Startreihe bescherten. Cammish lag auf P5 noch hinter den BMW von Jake Hill und Colin Turkington.

Doch feuchte Bahn im ersten Lauf sorgte direkt für Durcheinander. Rowbottom kam schlecht weg, Hill wollte ihm ausweichen und schickte dabei Sutton ins Gras. Er war wegen eines verstopften Kühlers nach Runde 1 aus dem Rennen.

Weil Tom Chilton (Hyundai) kurz stehen blieb, kam das Safety-Car raus, blieb aber nur eine Runde draußen, weil Chilton von selbst wieder in die Gänge kam. Beim Restart führte Hill vor Cammish. Doch der Ford-Pilot schnappte sich den führenden BMW und fuhr danach souverän zum Auftaktsieg. Hill hielt gerade noch Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai) für P2 hinter sich. Beeindruckend: Rookie Andrew Watson schaffte es im Vauxhall Astra von PMR auf den starken vierten Platz! Pole-Mann Rowbottom komplettierte letztlich die Top 5.

Regenchaos in Lauf 2

Neuerlich einsetzender Regen bei Lauf 2 sorgte für einen Reifenpoker. Nicolas Hamilton (Cupra) ging als Einziger sofort auf Regenreifen, andere folgten nach der Einführungsrunde sowie in einer frühen Safety-Car-Phase. Und Regenreifen sollten am Ende absolut nötig sein.

Tom Chilton (Hyundai) strahlte letztlich am meisten, weil er seine vierjährige Sieglos-Serie endlich durchbrechen konnte. Er gehörte zu den Reifenwechslern in der Einführungsrunde. P2 ging an Adam Morgan (BMW), P3 zunächst an Ronan Pearson (Hyundai), er wurde aber später disqualifiziert, wodurch Sam Osborne im vierten Ford P3 erbte. Hamilton holte mit Platz 6 sein bestes Karriere-Resultat.

Cammish wechselte zu spät auf Regenreifen und holte zunächst P13. Pearsons Strafe bedeutete jedoch auch, dass Cammish einen Platz aufrückte und mit P12 die Reversed-Pole für Lauf 3 erbte – die er dann in den zweiten Sieg vor Ingram und Sutton ummünzte. Damit standen alle Ford-Fahrer außer Polesetter Rowbottom bereits beim Auftakt auf dem Podest. ■

BTCC

Zwei Siege und Tabellenführung: Dan Cammish

BTCC

Nic Hamilton: Bestes Karriere-Ergebnis mit P6 in Lauf 2

FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dan Cammish (Ford)	48
2.	Tom Ingram (Hyundai)	41
3.	Jake Hill (BMW)	31
4.	Tom Chilton (Hyundai)	30
5.	Adam Morgan (BMW)	26
6.	Colin Turkington (BMW)	23
7.	Dan Rowbottom (Ford)	23
8.	Andrew Watson (Vauxh.)	17
9.	Ash Sutton (Ford)	16
10.	Bobby Thompson (Cupra)	16

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kyle Busch holt den zweiten Saisonsieg – dahinter hat sich das Feld abgearbeitet

NASCAR

Busch staubt ab

In einem weitgehend ruhigen Cup-Rennen auf dem Superspeedway von Talladega ging es zum Ende noch mal hoch her. Kyle Busch (Chevrolet) sicherte sich letztlich seinen zweiten Saisonerfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon vor dem Start gab es ein echtes Highlight für die Fans. Die originale „Alabama Gang", bestehend aus Bobby und Donnie Allison sowie Red Farmer – alle mittlerweile weit über 80 Jahre alt –, gab das Signal zum Motorstart.

Die erste Gelbphase ließ nicht lange auf sich warten, als in der zweiten Runde Michael McDowell (Ford) Opfer eines Reifenschadens wurde und sich mitten im Feld wegkreiselte. In Runde 43 löste Markenkollege Chase Briscoe die nächste Caution aus. Er hatte sich in der Boxeneinfahrt gedreht und hing auf den eigenen Reifenfetzen fest.

Am Ende der ersten Stage ging es dann wie üblich darum, wer den besseren „Push" bekommen und die Punkte einfahren würde. Diesmal war es Chase Elliott, der zu seinem ersten Stage-Sieg der Saison fuhr. Es war aber nach seiner Beinbruch-Zwangspause auch erst das vierte Rennen insgesamt für Elliott sowie das zweite seit dem Comeback.

Das zweite Segment lief dann sogar komplett unter Grün ab, nach langer Chevy-Führung war es letztlich aber Ford-Pilot Aric Almirola, der sich nach vorne pushen ließ und vor Elliott sowie SHR-Teamkollege Kevin Harvick seinerseits den ersten Stage-Sieg des laufenden Jahres holte.

Wieder typisch Talladega: Nach einem lange eher ruhigen Rennverlauf wurde es auch diesmal im dritten und finalen Segment noch mal etwas wilder. 47 Runden vor dem geplanten Ende wurde zunächst Harrison Burton im Wood-Brothers-Ford weggedreht, was die dritte ungeplante Caution des Tages auslöste.

Fünf Runden vor Schluss erwischte es dann Joey Logano im Penske-Ford, der von Corey LaJoie (Chevrolet) angeschoben und weggeschubst wurde. Erstmals wurden dabei noch mehrere weitere Autos beschädigt, sodass es in die erste Overtime ging.

Auch hier blieb es nicht lange grün: Noah Gragson (Chevrolet) wurde angeschoben und löste eine Massenkarambolage aus – wieder Gelb. In der zweiten Overtime ging es endlich in die letzte Runde, doch auch hier krachte es noch mal. Ryan Blaney (Ford) schob Leader Bubba Wallace (Toyota) an, der sich daraufhin wegdrehte. Die nächste Multi-Kollision nahm ihren Lauf.

Das Rennen ging somit unter Gelb zu Ende. Nutznießer war Kyle Busch (Childress-Chevy), der sich im Zuge der Blaney-Wallace-Kollision gerade so in Führung geschoben hatte und seinen zweiten Saisonsieg feiern durfte. ■

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
10. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Chris Buescher (USA)	Ford
4.	Chase Briscoe (USA)	Ford
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
7.	William Byron (USA)	Chevrolet
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
10.	Todd Gilliland (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 10 von 36 Rennen

1.	Bell (Toyota)	331 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	319
3.	Harvick (Ford)	311
4.	Larson (Chevrolet)	295
5.	Busch (Chevrolet)	290
6.	Reddick (Toyota)	286
7.	Truex Jr. (Toyota)	281
8.	Blaney (Ford)	276
9.	Bowman (Chevrolet)	270
10.	Hamlin (Toyota)	270

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: CRASH-FEST IN TALLADEGA

Während sich die Cup-Akteure weitgehend zurückhielten, ging es in der zweiten Liga in Talladega im wahrsten Sinne hoch her. Mit Blaine Perkins und Daniel Hemric erhielten gleich zwei Fahrer ungewollte Flugstunden. Bitter für Hemric: Er führte gut zwei Runden vor Schluss, bevor er touchiert wurde und damit einen Massencrash auslöste, der wiederum fast das gesamte restliche Feld mitriss. Einen Sieger in dem ganzen Chaos gab es mit Jeb Burton (Chevrolet) aber auch noch. Für den Sohn von Ward und Neffen von Jeff Burton war es erst der zweite Xfinity-Sieg überhaupt, den ersten feierte er 2021 – in Talladega.

REGENREIFEN: NICHT NUR POSITIVE REAKTIONEN

Das Truck-Rennen in Martinsville war das erste Ovalrennen in einer der drei obersten NASCAR-Ligen, bei dem Regenreifen zum Einsatz kamen. Das gesamte Feld startete auf Regenreifen, um dann nach 27 Umläufen auf Slicks zu wechseln. Bei viel Zuspruch gab es aber auch Kritik. Zum einen musste erst das stehende Wasser weggeschafft werden, ehe gestartet werden konnte. Und später musste das Rennen wegen erneut einsetzendem Regen abgebrochen werden. Man einer unkt schon über die „Leicht-feucht-Reifen". Dennoch: Der Regen hat auf den kleinen Ovalen den großen Schrecken verloren.

CUP SERIES: STRAFE FÜR AUSTIN DILLON UND TEAM

Nach dem Rennen in Martinsville wurde beim Childress-Chevy von Austin Dillon eine Unregelmäßigkeit entdeckt. Für eine nicht regelkonforme Befestigung des Unterbodens gab es 60 Punkte sowie fünf Playoff-Punkte Abzug. Außerdem wurde Crewchief Keith Rodden für die Rennen in Talladega und Dover suspendiert und mit einer Geldstrafe von 75 000 US-Dollar belegt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

MOTOGP

Álex Rins in Austin: Mit dem Sieg nach 539 Tagen die längste sieglose Zeit von Honda in der MotoGP beendet

Álex Rins hat in Austin die sieglose Zeit von Honda in der MotoGP überraschend beendet. Der 27-jährige Spanier erzählt, wie er sich danach fühlt und die Zukunft sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Was war es für ein Gefühl, nun auch mit Honda in Austin gewonnen zu haben?
Ich bin wirklich stolz. Wir haben wirklich einen guten Job gemacht, nicht nur im Rennen, sondern über das ganze Wochenende. Es war erst unser drittes Rennen zusammen, und ich bin wirklich happy, denn wir haben bereits eine gute Basis für mich geschaffen, die recht gut funktioniert hat. Wir haben an dem Austin-Wochenende noch einen größeren Schritt nach vorn gemacht als in Argentinien. Wir kommen langsam Schritt für Schritt dort an, wo wir sein wollen. Wir hatten es aber nicht leicht, denn Bagnaia hat eine wirklich starke Pace vorgelegt. Ich habe im ersten und zweiten Sektor immer wieder versucht, den Abstand wieder zu reduzieren. In den letzten beiden Sektoren hatte ich Probleme, da ist er mir immer weggefahren. Ich habe hart gepusht, um die Lücke immer wieder zu schließen und habe dabei einiges riskiert. Dann war es aber er, der dort einen kleinen Fehler gemacht hat und dabei gestürzt ist. Ich fand mich plötzlich als Führender wieder, ich musste versuchen, fokussiert zu bleiben. Ich habe mir gesagt, lass es uns machen, fahren wir diesen Sieg ein. Ich habe weiter gepusht, und so haben wir es geschafft. Es war das 100. Podest für LCR, ein Team, das es wirklich verdient hat. Als ich zu diesem Team gekommen bin, haben sie mich mit offenen Armen empfangen. Deshalb bin ich sehr glücklich für sie. Für mich selbst aber auch, denn ich habe in Austin in der Moto3, in der Moto2 und mit Suzuki in der MotoGP gewonnen, und nun auch mit Honda. Lucio Cecchinello hat mir vor der Saison sein Museum gezeigt und mir gesagt, dass sie bei 99 Siegen sind. Da habe ich ihm gesagt: Vielen Dank für den Druck! Ich bin nun stolz auf das LCR-Team, aber auch auf mein persönliches Team, denn sie haben mir den Rücken gestärkt. Deshalb gilt dieser Sieg meinem Sohn Lucas, meiner Frau Alexandra und allen Leuten, die mir vertraut haben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Müssen bei jedem Rennen wieder bei null anfangen“

Wie haben Sie den Sturz von Bagnaia gesehen?
Es ist schade, dass er passiert ist, denn wir hatten zusammen eine unglaubliche Pace. Ich wusste nicht, wie wir das Rennen so beendet hätten, denn die Reifen hätten sicherlich gelitten. Ich meine, dass er in dieser Runde etwas näher an der Begrenzungslinie gewesen ist, vielleicht war es dort etwas glatter, vielleicht war das der Grund, warum er gestürzt ist. Aber ich weiß es nicht. Aber ganz ehrlich habe ich mich nach seinem Sturz auch schon selber auf dem Boden gesehen, habe dadurch ein, anderthalb Runden die Konzentration verloren, und die Verfolger sind etwas näher gekommen. Ich habe dann versucht durchzuatmen, keine Fehler zu machen und weiter allein vorneweg zu fahren.

Wie haben Sie es geschafft, sich für den zweiten Startplatz zu qualifizieren?
Ich hatte zunächst sogar gedacht, dass ich die Pole-Position habe, denn als ich abgewunken wurde und auf die große Videowand geschaut habe, stand mein Name ganz oben. Doch dann war Bagnaia noch einmal schneller. Ich hatte mich schon zuvor recht sicher gefühlt, denn ich habe gespürt, wie ich meinen Fahrstil mit der Honda Schritt für Schritt optimiere. Ich hatte auch vor dem Qualifying etwas gefunden, das mich im letzten Sektor schneller gemacht hat. Das Ergebnis war P2 im Quali, was mir die Sache im Sprintrennen und im Hauptrennen deutlich erleichtert hat. Aber wenn ich auch ein tolles Wochenende hatte, darf man nicht vergessen, dass die Honda ein ganz anderes Motorrad ist, als was ich vorher gefahren bin. Zum Beispiel verlangt sie in den Schikanen deutlich mehr Körperkraft, und ich muss mich bei jedem Rennen neu auf sie einstellen.

Inwiefern hat Ihnen das Sprintrennen dann Selbstsicherheit gegeben?
Es war ein unglaubliches Rennen. Meine Taktik war, Bagnaia so schnell wie möglich zu überholen, und das ist mir auch gelungen. Ich wusste, dass er eine sehr gute Pace hatte. Ich wollte so lange es ging vorne vor ihm fahren, aber er hat mich auf der nächsten Geraden schnell wieder zurück überholt. Ich bin in der zweiten Runde einmal geradeaus gefahren, weil ich hinter Pecco in der Spitzkehre das Motorrad einfach nicht ausreichend abbremsen konnte. Es war heiß, und im Windschatten ist der Vorderreifen schnell heiß geworden. Danach bin ich Aleix Espargaró in die Fänge geraten, und ich habe eine ganze Weile gebraucht, um ihn zurück zu überholen, und es war alles andere als einfach. Bei so hohen Temperaturen sind wir die Honda zuvor noch nicht gefahren, und dies brachte neue, unbekannte Probleme, womit sie nicht hundertprozentig so funktionierte, wie ich es erwartet hatte. Zum Schluss des Rennens konnte ich aber mein Tempo noch einmal erhöhen und ihm wegfahren, und das hat mir viel Selbstvertrauen für den Sonntag gegeben. Wir haben in diesem Rennen auch noch einmal eine Menge Daten gesammelt, die uns weiterbrachten.

„Wenn Bagnaia bei der Ducati nach langsamen Kurven das Gas aufzieht, hat er Traktion, bei mir ist das Vorderrad in der Luft.“

Álex Rins

Bei diesem Sprintrennen gab es weniger Stürze. Lag das an der Strecke oder daran, dass sich die Fahrer mittlerweile mehr mit dem neuen Format vertraut gemacht haben?
Ich denke, es lag mehr an der Art der Strecke, als dass wir mittlerweile ruhiger geworden sind. Es gibt zwar einige Stellen, die zum Überholen prädestiniert sind, aber nicht so viele wie zum Beispiel in Portimão. Dazu war es sehr heiß. Wenn man hinter einem anderen Fahrer bremsen musste, fühlte man schon ohne, dass man versucht hat, ihn zu überholen, dass das Vorderrad begann einzuklappen. So war das Überholen schwieriger als sonst. Dazu musste man auf die Reifen aufpassen, denn trotz der halben Distanz bauten sie zum Schluss ab.

Wo steht die Honda bei der Motorleistung gegenüber der Ducati?
Im Sprintrennen war ich froh, dass ich Aleix Espargaró mit der Aprilia hinter mir hatte und keine Ducati. Und im Rennen am Sonntag war ich schon beunruhigt, als ich nicht mehr Fabio Quartararo, sondern Luca Marini auf der Anzeigetafel hinter mir sah. Als ich hinter Bagnaia hergefahren bin, war es sehr schwierig, auf die Traktion zu kommen, die er hatte. Es ist gar nicht mal die Motorleistung der Ducati, es ist ihre Traktion, die sie so stark macht, und ihr Aerodynamik-Paket. Wenn ich aus langsamen Kurven beschleunige, suche ich nach Traktion, aber das Vorderrad ist in der Luft. Deshalb müssen wir dies erst einmal verbessern, wenn wir mehr Leistung einsetzen und näher an die Ducati herankommen wollen. Denn wenn das Vorderrad in der Luft ist, beschränkt das Anti-Wheelie-Programm die Leistung.

Was dachten Sie, als plötzlich Luca Marini auf Ihrer Anzeigetafel auftauchte?
Da habe ich mich daran erinnert, dass ich bei meinem Sieg 2019 gegen seinen Bruder Valentino Rossi gekämpft hatte. Da ist mir schon in den Kopf gekommen, dass ich aufpassen muss, weil nun die Familien-Rache folgen könnte.

Wie war das mit den Glatzen im Team?
Ich hatte am Freitag eine Wette gemacht, dass ich den Kopf von einem der Techniker rasieren würde, wenn ich im Sprintrennen aufs Podest fahre. Dann habe ich zwei anderen gesagt, wir haben jetzt das Podest, wenn ich auch im Rennen dort lande, rasiere ich auch eure Köpfe. Da haben sie erwidert, dass sie es nur lassen, wenn ich gewinne. Ich habe gewonnen, da waren auch sie fällig.

Warum Sie nicht?
Ich durfte nicht. Meine Frau erinnerte mich daran, dass wir in ein paar Wochen unsere offizielle Hochzeit haben, dies soll ein schöner Moment sein, mit Bildern für das ganze Leben. Und auf denen will sie mich mit Haaren sehen. Am Sonntagmorgen schickte sie mir eine Nachricht, dass wenn ich mit Glatze nach Hause komme, sie das Schloss auswechselt.

Glauben Sie, dass das Eis nun gebrochen ist? Was erwarten Sie von den nächsten Rennen?
Wir müssen die nächsten Rennen einfach mit der gleichen Einstellung angehen wie bisher, und wir müssen mit beiden Füßen auf dem Boden der Tatsachen bleiben. Wir müssen jedes Mal wieder bei null anfangen, denn jede Strecke ist mit der Honda neu für mich. Wir müssen weiter an unserer Basis arbeiten und damit versuchen, weiter zu wachsen. ■

Álex Rins

Geburtstag: 8. Dezember 1995
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Suter-Honda (5.)
2013: Moto3, KTM (2.)
2014: Moto3, Honda (3.)
2015: Moto2, Kalex (2.)
2016: Moto2, Kalex (3.)
2017: MotoGP, Suzuki (16.)
2018: MotoGP, Suzuki (5.)
2019: MotoGP, Suzuki (4.)
2020: MotoGP, Suzuki (3.)
2021: MotoGP, Suzuki (13.)
2022: MotoGP, Suzuki (7.)
2023: MotoGP, Honda (zzt. 3.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Álex Rins in Austin: Dank Moto2-ähnlichem Fahrstil und guter Streckenkenntnis zum Sieg

MOTOGP

Das Eis nun gebrochen?

Die Honda RC213V galt als das Sorgenkind der MotoGP. Doch in Austin konnte Álex Rins plötzlich mit ihr gewinnen. Sind die Probleme nun behoben, oder war das nur die Ausnahme von der Regel?

Von: **Imre Paulovits**

Es kam wie aus heiterem Himmel: Álex Rins konnte mit der Honda RC123V, über die alle nur geklagt hatten, und von der es galt, dass Fahrer lange brauchen, um sich auf sie einzustellen und nur Marc Márquez ihre Schwächen so überfahren könne, dass Podestplätze möglich seien, bereits bei seinem dritten Grand Prix Weltmeister Francesco Bagnaia im ersten Rennen folgen und nach dessen Sturz das zweite überlegen gewinnen. Wie war dies möglich?

Zunächst hat Álex Rins ein besonderes Verhältnis zum Circuit of the Americas. Er hat dort 2013 in der Moto3 seinen ersten GP-Sieg überhaupt eingefahren, 2016 in der Moto2 die Kalex auf die Pole-Position gestellt und gewonnen, und 2019, nachdem Marc Márquez gestürzt war, mit der Suzuki, die zuvor zweieinhalb Jahre sieglos war, Valentino Rossi niedergekämpft und gewonnen. Die anderen Honda-Fahrer waren dieses Jahr in Austin genauso weit weg wie sonst, im Rennen am Sonntag sind sie alle gestürzt. Joan Mir in der siebten Runde vom 12., Takaaki Nakagami in der elften vom 9. und Stefan Bradl in der 19. vom 11. Platz. Auch klagten alle außer Rins über die gleichen Probleme wie sonst: Wenig Feedback beim Einlenken, problematische Gasannahmen, zu viel Wheelie und zu wenig Traktion. Rins war seit dem ersten Test stets besser mit der Honda zurechtgekommen als sein Ex-Suzuki-Kollege Joan Mir, vielleicht stand er auch unter etwas weniger Stress als der Ex-Weltmeister im Werksteam und Nakagami, der als Japaner eine besondere Verantwortung gegenüber seinem japanischen Arbeitgeber spürt.

Wie Moto2?

Joan Mir hatte eine Erklärung, wie es Rins geschafft hatte, auf der physisch schwierigen, von Bodenwellen durchsetzten Strecke die Honda-Probleme zu überfahren: „Er mag diese Strecke. Dazu fährt er das Motorrad mehr wie eine Moto2. Dies zu kopieren ist aber nicht einfach, dazu müssten wir die gesamte Abstimmung ändern, das müsste man zuerst probieren, und dafür bleibt an einem Rennwochenende keine Zeit. Man kann auch nicht einfach Dinge nachmachen, die bei jemandem, der einen anderen Fahrstil hat, funktionieren.“ Der gleichen Ansicht war auch Nakagami: „Vielleicht hat er von vornherein gemerkt, dass die Strecke sehr wenig Grip hat und man auf diese Art mehr aus dem Motorrad holen kann. Er nimmt sehr viel Kurvenspeed mit und reißt das Motorrad beim Beschleunigen nicht hoch. Er hat dabei laut Daten weniger Wheelspin als Joan und ich, die spät bremsen und das Motorrad am Kurvenausgang aufrichten und versuchen, so viel Gas zu geben wie nur möglich. Sobald ich ans Gas gehe, dreht bei mir dabei das Hinterrad wie verrückt durch, und das Motorrad keilt aus.“

Marc Márquez war immer einer, der verschiedene Fahrstile kombinieren konnte und immer ein gutes Gefühl dafür hatte, was ihn am weitesten bringt. Vielleicht war dies das Geheimnis, warum er seit 2018 als Einziger mit der Honda gewinnen konnte. Seine Abstimmungen waren anderen Honda-Fahrern auch oft suspekt, vielleicht gerade, weil er auch dafür ein Repertoire aufgebaut hat, wie man jeweils den besten Kompromiss findet.

In Jerez dürfte Márquez wieder dabei sein, und dort wird sich schon am nächsten Wochenende auch zeigen, ob Álex Rins tatsächlich ein Durchbruch gelungen ist, oder ob Austin die berühmte Ausnahme bleibt, die die Regel bestätigt. ■

HRC

Stefan Bradl: Im Rennen unerklärlich gestürzt, noch viel Testarbeit vor sich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Marc Márquez 2013 auf dem Siegerpodest in Austin: Jugendliche Frische für die MotoGP

WIKI COMMONS

Ten Years After

Vor zehn Jahren gewann Marc Márquez in Austin sein erstes Rennen in der MotoGP und veränderte danach das Gesicht der Königsklasse. Am Wochenende in Jerez versucht er, wieder dabei zu sein.

Von: **Imre Paulovits**

Als Marc Márquez am 21. April 2013 beim ersten Grand Prix auf dem frisch erbauten Circuit of the Americas freudestrahlend ganz oben auf dem Siegerpodest der MotoGP stand, wurde er mit 20 Jahren und 63 Tagen der jüngste Gewinner in der Königsklasse, ein Rekord, den er bis heute hält. Der spektakuläre Fahrstil, den er aus der Moto2 herüberbrachte, prägte fortan die MotoGP, selbst Größen wie Valentino Rossi und Jorge Lorenzo, die auf 250er-Zweitaktern aufgewachsen waren, mussten umlernen. 58 weitere Siege hat er seither in der MotoGP eingefahren, und ohne seine falsch behandelte Oberarmverletzung von 2020 wären es wohl noch viel mehr. Doch seine Risikobereitschaft, mit der er die Schwächen der Honda über Jahre überfahren hat, hatten ihren Preis. Auch beim diesjährigen WM-Auftakt in Portimão hat er sich verletzt, am Wochenende in Jerez will er wieder fahren. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der letzte 80er-Weltmeister, Manuel Herreros, wurde am 20. April 60 Jahre alt. „Champi", wie er im Fahrerlager genannt wurde, wurde als Derbi-Werksfahrer 1987 Spanischer Meister in der 80er-Klasse. In der WM gewann er 1986 den Grand Prix von Deutschland auf dem Nürburgring und 1987 den Grand Prix von San Marino in Misano bei den 80ern. 1989 konnte er zwar keinen einzigen Grand Prix gewinnen, aber da der WM-Führende Peter Öttl beim Saisonfinale in Brünn zwei Kurven vor dem Ziel stürzte, erbte der Spanier den letzten WM-Titel der kleinsten Klasse. Er machte bei den 125ern auf Cobas Rotax weiter, nach einer punktelosen Saison 1990 konnte er 1991 noch sechs Punkte einfahren, bevor er mitten in der Saison nach dem Hockenheimring seinen Helm an den Nagel hängte.

MOTO2

Darryn Binder wurde letzten Dienstag in Barcelona von Dr. Mir an seiner in Austin gebrochenen rechten Hand operiert. Der Mittelhandknochen des Mittelfingers und ein Knochen des Ringfingers wurden mit Platten und Schrauben fixiert. Mit einem Kühlgerät soll der Rückgang der Schwellung unterstützt werden, mit Physiotherapie will Binder versuchen, bis zum Wochenende in Jerez fit zu sein.

Vorschau GP Spanien

ZEITPLAN

GP von Spanien
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 28. April 2023

9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training

Samstag, 29. April 2023

8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 30. April 2023

10.45–10.55	MotoGP	Warm-up
11.00–11.35	MotoGP	Fahrerparade
12.00	Moto3	Rennen, 19 Rdn.
13.15	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
15.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Spanien

Sieger 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.45,880 (= 150,3 km/h)
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex, 1.41,289 (= 157,2 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.36,170 (= 165,5 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.46,084 (= 150,2 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.41,757 (= 156,4 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.37,669 (= 163,0 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jaume Masiá (E), Honda, 1.46,060 (= 150,1 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.41,313 (= 157,1 km/h) (2021)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.37,669 (= 163,0 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	64
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	53
3.	Álex Rins (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	47
4.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	45
5.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	44
6.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	38
7.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	34
8.	Álex Márquez (E)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22	33
9.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	30
21.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	4

Moto2

1.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	61
2.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	54
3.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	41
4.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	33
5.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	29
6.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	26
7.	Manuel Gonzalez (E)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex	22
8.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	20
9.	Jeremy Alcoba (E)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	19
10.	Albert Arenas (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	19

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	49
2.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	49
3.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PüstelGP	CFMoto	32
4.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	31
5.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	27
6.	Ivan Ortola (E)	Angeluss MTA Team	KTM	25
7.	David Muñoz (E)	BOE Motorsport	KTM	20
8.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	19
9.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	19
10.	Kaito Toba (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	19

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleine vorneweg: Gegen die Kombination Bautista/Ducati gibt es derzeit kein Rezept

WORLDSBK

Bautista eigene Liga

Die Prognosen von dem Test in Barcelona haben sich bestätigt: Álvaro Bautista fuhr in Assen drei ungefährdete Siege heraus und konnte schließlich seinen 40. Sieg mit Ducati und den 400. der Bologneser in der Superbike-WM feiern.

Von: **Imre Paulovits**

Er war unheimlich gut gelaunt und sprudelte nur so aus sich heraus, dafür war die Konkurrenz regelrecht paralysiert. In Assen, die als Fahrerstrecke gilt, holte sich Álvaro Bautista drei klare Siege, und Jonathan Rea, der hier bereits 17 Siege eingefahren hat, stürzte im zweiten Rennen beim Versuch, das Tempo des Weltmeisters auf der Ducati mitzugehen. Toprak Razgatlioglu versuchte, seine Podestplätze so gut es ging als Erfolg zu werten, aber alle sind sich einig: Es grenzt an ein Wunder, wenn jemand den Weltmeister in diesem Jahr bei regulären, trockenen Bedingungen besiegen kann. „Man muss es einfach anerkennen: Er fährt unheimlich gut, genau so, wie man die Ducati fahren muss. Wir müssen beim Bremsen und bei den Kurven unheimlich pushen, damit wir das, was er beim Beschleunigen gewinnt, wieder wettmachen. Dabei belasten wir unsere Reifen viel mehr, und da hat er am Ende natürlich mehr Reifen und kann davonfahren“, erklärte Rea die Situation. Kann die Konkurrenz da noch mit kleineren Entwicklungsschritten herankommen, oder braucht es eine komplette Neuentwicklung? „Aus der aktuellen Kawasaki ZX-10R lässt nicht viel mehr herausholen, wir zumindest brauchen eine komplette Neukonstruktion“, stellte Rea klar. Der Ex-Weltmeister versuchte genau wie sein Kollege Toprak Razgatlioglu, den Rhythmus von Bautista zu stören, aber der setzte sich nicht nur über die lange Distanz, sondern auch im Sprintrennen durch. „Um ihn zu schlagen, müssen Johnny und ich zusammenarbeiten und ihn ständig angreifen“, meinte Razgatlioglu.

Wie MotoGP

Doch wie kann es sein, dass alle anderen Ducati-Piloten in Assen ihre Mühe hatten, vor allem mit den Yamahas mitzuhalten, Bautista aber so überlegen vornewegfuhr? „Dass ich 38 Jahre alt bin, viel Erfahrung habe und auch das Glück hatte, viele Jahre in der MotoGP zu fahren, hilft mir in dieser Situation“, gibt Bautista zu. „Ich fahre das Motorrad tatsächlich ein wenig so wie ein MotoGP-Motorrad, und damit haben wir unser Paket erst so hinbekommen.“

Sah man von Bautista ab, hatte Yamaha ein unheimlich starkes Wochenende. Toprak Razgatlioglu kam in allen drei Rennen auf das Podest. Nachdem Rea im zweiten Rennen gestürzt war, stand mit Andrea Locatelli auch sein Teamkollege auf dem Podest, und Dominique Aegerter wurde als Vierter bester Nicht-Werksfahrer. Im Sprintrennen war auch Kawasakis zweiter Pilot Alex Lowes gut mit dabei. Aber alle zusammen hinter Bautista. ■

WORLDSBK

Nicht begeistert: Jonathan Rea stürzte im zweiten Rennen

YAMAHA

Yamaha-Freude: Plätze 2 bis 4 für Locatelli, Razgatlioglu und Aegerter (v.l.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Podest von Schrötter

WM-Leader Nicolò Bulega fuhr zwei überlegene Siege raus, doch im ersten Rennen wurde Marcel Schrötter hinter ihm Zweiter mit der MV Agusta.

Von: **Imre Paulovits**

Was Bautista mit Ducati in der Superbike-WM, ist sein Teamkollege Nicolò Bulega in der Supersport-Klasse. Der 23-jährige Italiener fuhr in beiden Rennen einen klaren Sieg heraus und hat sich auch in der WM-Tabelle klar abgesetzt. Dass der Algorithmus für die Panigale zwecks Chancengleichheit nun neu definiert werden soll – im ersten Rennen waren gleich vier Ducatis in den Top 10 – ist nicht verwunderlich. Dem kann Bulega nicht zustimmen: „Ich bin so stark geworden, weil ich im Winter hart trainiert habe und wir an dem Motorrad gearbeitet haben. Ich hole die Zeit in den Kurven, auf der Geraden gehört mein Motorrad zu den langsamsten."

Zu den Fahrern, die den WM-Leader demnächst herausfordern könnten, gehört Marcel Schrötter. Der MV-Agusta-Pilot fuhr im ersten Rennen eine unheimliche Aufholjagd und machte erst auf dem zweiten Platz halt, womit er im Paddock Begeisterungsstürme bei den zahlreichen Zuschauern hervorrief. „Ich verstehe das Motorrad und die Reifen nun besser, hier haben wir die Abstimmung richtig gut hinbekommen", freute sich der 30-jährige Bayer. Im zweiten Rennen endete seine Aufholjagd auf dem vierten Platz. „Wir müssen verstehen lernen, warum. Wir haben bei der Abstimmung so gut wie nichts verändert, aber der Reifen fühlte sich ganz anders an", blickt Schrötter in die Zukunft. ■

MV AGUSTA

Marcel Schrötter: Im ersten Rennen tolle Aufholjagd bis auf Platz 2

Superbike-WM

Böser Heimschock

BMW kam auch in Assen nicht näher an die Spitze, dazu nahm das Wochenende mit dem Beinbruch von Michael van der Mark ein trauriges Ende.

Von: **Imre Paulovits**

Loris Baz konnte seine Fitness so weit wiedererlangen, dass ihn der Rennarzt fahren ließ. Der Franzose aus dem Bonovo-Action-Team konnte sich in der Superpole für den 13. Startplatz qualifizieren, wurde im ersten Rennen 17., bevor ihm in der Aufwärmrunde des Superpole-Race der Motor einging. Das Team schaffte es, für das zweite Rennen einen neuen Motor einzubauen, und Baz lag in den Punkterängen, als er stürzte, zum Glück aber unverletzt blieb. Sein Teamkollege Garrett Gerloff wurde im ersten Rennen 12., im Superpole-Race 17. und im zweiten Rennen wieder 12. Scott Redding schaffte es, sich als Fünfter zu qualifizieren, doch im ersten Rennen verheizte er sich die Reifen, als er versuchte, seinen Platz zu halten und wurde Zehnter, im Superpole-Race Achter und im zweiten Rennen Siebter. Über diese Steigerung konnte sich das Team allerdings kaum freuen: Michael van der Mark flog im zweiten Rennen mit einem üblen Highsider ab, brach sich den linken Oberschenkel und hat nun wieder eine lange Genesung vor sich. ■

WORLDSBK

Lange Pause statt Heimsieg: Michael van der Mark brach sich den Oberschenkel

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Das Freudenberg-Team, das nun mit Lennox Lehmann und Dirk Geiger beide letztjährigen deutschen Podest-Piloten in einem KTM-Superteam vereint, begann das WM-Auftakt-Wochenende in Assen vielversprechend. Lehmann fuhr die zweitschnellste Quali-Zeit, Geiger die siebtschnellste. Doch für Lehmann war das erste Rennen schon in der dritten Runde nach einem Sturz vorbei, das zweite gar in der ersten Runde. Der 17-jährige Dresdner saß hinterher wie ein Häuflein Elend im Transporter. Dirk Geiger mischte dafür in beiden Rennen an der Spitze mit und fuhr im ersten Rennen aufs Podest. Im zweiten Rennen lag er von allen Fahrern die meiste Zeit vorn, trotzdem musste er sich am Schluss mit dem siebten Platz zufriedengeben: „Ich bin in der letzten Runde einmal ins Gras gedrängt worden. Dann war es in der Schikane so chaotisch, dass ich zudrehen musste, um nicht zu kollidieren, und so etliche Plätze verloren habe." Beide Wimpernschlag-Finale gewann der Tscheche Karel Petr Svoboda vom deutsch-niederländischen Füsport-SKM-Kawasaki-Team.

SUPERBIKE-WM

Ob Álvaró Bautista weitermacht oder Ende der Saison aufhört, konnte er in Assen nicht sagen: „Ich wollte mich nach dem dritten Rennen entscheiden. Nun muss ich mich mit meiner Tochter zusammensetzen, ob ich noch ein Jahr dranhänge oder mich mehr um sie kümmere."

SUPERSPORT-WM

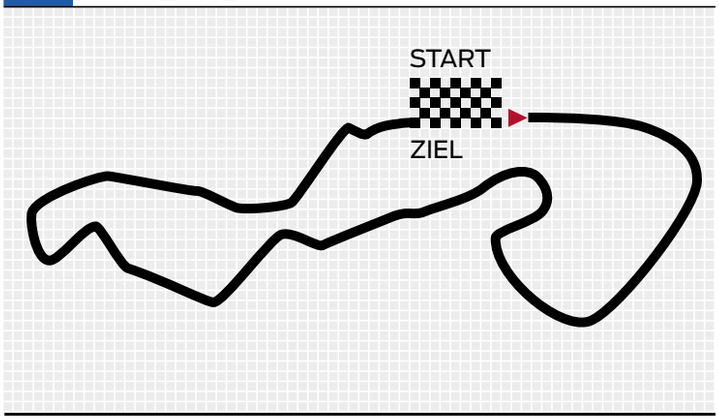
Schock für Can Öncü: Der Kawasaki-Pilot, der das erste Rennen in Mandalika gewonnen hat und auf dem dritten WM-Rang lag, wurde in Assen im zweiten Rennen von Yari Montella abgeräumt, brach sich dabei den linken Unterarm zweifach und fällt zumindest für Barcelona aus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.33,542
2.	Rea	1.33,569
3.	Razgatlioglu	1.33,661
4.	Lowes	1.33,741
5.	Redding	1.33,754
6.	Locatelli	1.33,799
7.	Aegerter	1.33,956
8.	Bassani	1.33,985
9.	Petrucci	1.34,139
10.	Lecuona	1.34,199
11.	Gardner	1.34,203
12.	Vierge	1.34,260
13.	Baz	1.34,310
14.	Öttl	1.34,391
15.	Van der Mark	1.34,402
16.	Rinaldi	1.34,488
17.	Gerloff	1.34,690
18.	Ray	1.34,795
19.	Baldassarri	1.34,919
20.	Sykes	1.35,152

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	174 Punkte
2.	Razgatlioglu	118
3.	Locatelli	104
4.	Bassani	77
5.	Rea	73
6.	Rinaldi	54
7.	Petrucci	51
8.	Aegerter	50
9.	Vierge	49
14.	Öttl	30

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	179 Punkte
2.	Yamaha	134
3.	Kawasaki	87
4.	Honda	59
5.	BMW	46

ERGEBNIS 1. RENNEN

Assen (NL) – 22. April 2023 7. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33.17,872 min	1.34,368	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+3,148 s	1.34,511	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+3,891 s	1.34,516	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+10,105 s	1.34,896	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,498 s	1.34,887	11
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	21	+13,952 s	1.35,042	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,098 s	1.34,811	9
8.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	21	+16,942 s	1.35,123	8
9.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+17,807 s	1.35,144	7
10.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+18,066 s	1.34,931	6
11.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+22,002 s	1.35,324	5
12.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	21	+23,632 s	1.35,134	4
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	21	+23,819 s	1.35,411	3
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+25,088 s	1.35,428	2
15.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+26,803 s	1.35,455	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Assen (NL) – 23. April 2023 9. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33'14.560 min	1.34.133	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+3.915 s	1.34.304	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+7.416 s	1.34.715	16
4.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	21	+9.445 s	1.34.929	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+9.500 s	1.34.578	11
6.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	21	+12.279 s	1.35.006	10
7.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+13.457 s	1.35.100	9
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+13.532 s	1.35.042	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+16.890 s	1.35.036	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+20.304 s	1.35.082	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+21.645 s	1.35.238	5
12.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	21	+22.038 s	1.35.015	4
13.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	21	+37.985 s	1.35.810	3
14.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+42.954 s	1.36.356	2
15.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+44.662 s	1.36.420	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Assen (NL) – 23. April 2023
8. WM-Lauf; 36,336 km über 8 Rdn. à 4,542 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	12.37,045 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,916 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+1,757 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,126 s
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+6,067 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,781 s
7.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+7,054 s
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+7,125 s
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+8,568 s
10.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+10,344 s
11.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+10,546 s
12.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+11,246 s
13.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,807 s
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+12,037 s
15.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,825 s

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 22. April 2023
5. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	29.34,290 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800	+4,017 s
3.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+4,124 s
4.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+4,231 s
5.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+4,383 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+4,655 s
7.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+6,116 s
8.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+7,895 s
9.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+10,670 s
19.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+48,775 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	127 Punkte
2.	Manzi	90
3.	Schrötter	79
4.	Caricasulo	77
5.	Öncü	63
6.	Tuuli	61
7.	Debise	44

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 23. April 2023
6. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	29.31,866 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+4,437 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+4,523 s
4.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800	+5,088 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph St. Tr. RS	+10,864 s
6.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+11,068 s
7.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+13,078 s
8.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+13,485 s
9.	Andy Huertas (F)	Kawasaki ZX-6R	+17,103 s
19.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+45,889 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	145 Punkte
2.	Yamaha	106
3.	Kawasaki	87
4.	MV Agusta	79
5.	Triumph	61

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 22. April 2023
1. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
32 Fahrer gestartet, 25 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	25.51,322 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,481 s
3.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,489 s
4.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,551 s
5.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,618 s
6.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+0,768 s
7.	Devis Bergamini(I)	Yamaha YZF-R3	+10,281 s
8.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+10,290 s
9.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+10,300 s
10.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+10,314 s

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 23. April 2023
2. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
32 Fahrer gestartet, 27 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	25.51,333 min
2.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,055 s
3.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,205 s
4.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,392 s
5.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,755 s
6.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,955 s
7.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+1,055 s
8.	Enzo Valentin (E)	Yamaha YZF-R3	+1,143 s
9.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,855 s
10.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+1,955 s

WM-STAND FAHRER

1.	Svoboda	50 Punkte
2.	Maier	30
3.	Di Sora	30
4.	Gonzales	26
5.	Geiger	25
6.	Gaggi	17
7.	Vannucci	16

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	50 Punkte
2.	Yamaha	31
3.	KTM	25

NACHRICHTEN

NORTHERN TALENT CUP

Der Auftakt in Assen wurde zum Beutezug der Schweizer Phommara-Brüder. Als das erste Rennen am späten Samstagnachmittag gestartet wurde, begann es zu regnen, und der 15-jährige Levin Phommara zog dem Feld davon. Er gewann vier Sekunden vor Lokalmatador Jurrien van Crugten und seinem anderthalb Jahre älteren Bruder Lenoxx. Lenoxx Phommara setzte sich dann im zweiten Rennen im Zieleinlauf gegen den 14-jährigen Deutschen Rocco Caspar Sessler und den 13-jährigen Ungarn Martini Vincze durch. Im Cup führt Lenoxx Phommara mit 41 Punkten vor seinem Bruder Levin (35 P.) und Sessler (30 P.).

Superbike-WM

Aegerter grandios, Öttl aufstrebend

Dominique Aegerter zeigte in Assen eine tolle Form bis hin zum vierten Platz im zweiten Rennen. Philipp Öttl hatte es schwerer, wurde aber von Rennen zu Rennen schneller.

Von: **Imre Paulovits**

Die tolle Form von Dominique Aegerter setzte sich in Assen fort. Der Schweizer Yamaha-Pilot war in der Superpole nur 0,4 Sekunden langsamer als Überflieger Álvaro Bautista und qualifizierte sich als Siebtschnellster für die dritte Startreihe. Obwohl er im ersten Rennen in der zweiten Runde einen Fehler machte und bis auf den 13. Platz zurückfiel, setzte er zu einer unheimlichen Aufholjagd an, hielt seine Reifen trotzdem bis zum Schluss am Leben und konnte sich in der letzten Runde noch an Kawasaki-Werkspilot Alex Lowes vorbei auf den sechsten Platz schieben. Im Superpole Race mischte er erneut gut mit und wurde Siebter. Doch all das toppte er noch einmal im zweiten Rennen. Diesmal machte Aegerter keinen Fehler, war bereits in der sechsten Runde in den Top 5, schnappte sich in der letzten Schikane Ducati-Hoffnung Axel Bassani und wurde so bester Nicht-Werksfahrer. „Nachdem ich relativ schnell gelernt hatte, die Qualifikationsreifen zu nutzen, haben wir nun auch gut daran gearbeitet, die Reifen bis zum Ende zu managen“, freute sich Aegerter. „Es gibt aber noch viel an dem Superbike zu lernen. Die Spitze kann noch immer eine knappe halbe Sekunde schneller fahren als ich. Dafür muss man ständig die Mappings umstellen. Da tue ich mich noch schwer, ich hatte auch hier nicht immer richtig in Erinnerung, wann ich welchen Knopf drücken muss, um im richtigen Modus zu sein. Aber dieser vierte Platz macht mich unheimlich glücklich.“

Philipp Öttl hatte kein leichtes Wochenende. In der Superpole machte er in seiner schnellsten Runde einen Fehler im letzten Sektor, der ihn wohl eine Startreihe kostete, und er musste vom 14. Startplatz aus ins erste Rennen und ins Superpole-Rennen gehen. Im ersten Rennen hatte er zu Rennbeginn Kontakt mit Loris Baz, was ihn vier Plätze kostete, schließlich konnte er sich wieder auf den 14. Platz vorkämpfen. Am Sonntag fühlte er sich besser auf dem Motorrad und wurde im Superpole-Rennen 14. Im zweiten Rennen steckte er zunächst hinter langsameren Fahrern fest, konnte in der zweiten Rennhälfte aber ein gutes Tempo fahren und wurde schließlich 11. „Am Sonntag haben wir einen Schritt in die richtige Richtung gemacht“, freute sich Öttl. „Wir müssen weiter unseren Start verbessern, denn das Überholen im hinteren Pulk ist nicht einfach.“ ■

YAMAHA

Dominique Aegerter: Zwei gewaltige Aufholjagden, P4 im zweiten Rennen

GOELEVEN

Philipp Öttl: Probleme, im zweiten Rennen mit P11 versöhnlicher Abschluss

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jarno Saarinen mit der Yamaha TZ 350 in Imola: Vom Start bis ins Ziel vorn

YAMAHA

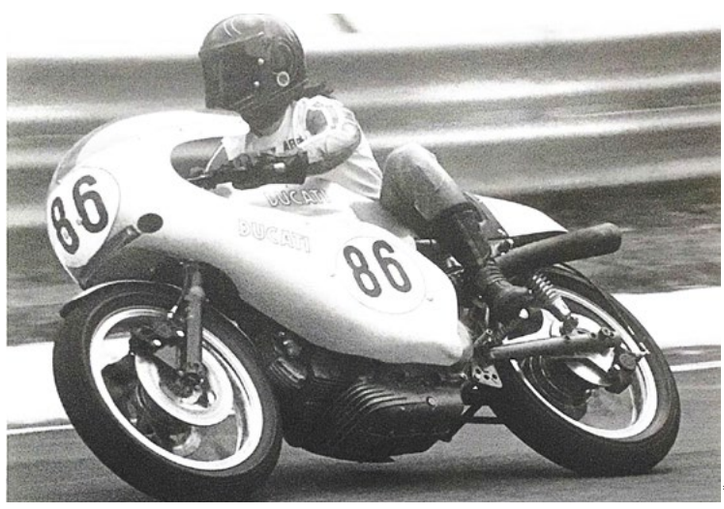
Der letzte Gigantenkiller

Bei den 200 Meilen von Imola 1973 schlug Jarno Saarinen die 750er mit der Yamaha TZ 350 noch deutlicher als zuvor bei den Daytona 200. Da konnte man noch nicht ahnen, dass der Finne nur noch einen Monat zu leben haben würde.

Von: **Imre Paulovits**

Yamaha hatte für 1973 große Pläne. Mit einem Vierzylinder-Zweitakter wollten sie in der 500er-WM die Dominanz der MV Agusta brechen und den 500er-WM-Titel als erstes japanisches Werk und mit einem Zweitakter gewinnen. Nach dem Sieg beim 200-Meilen-Rennen von Daytona ließen sie Jarno Saarinen und auch ihren zweiten Werksfahrer Hideo Kanaya eine Woche vor dem WM-Auftakt bei den 200 Meilen von Imola mit der TZ 350 antreten. Doch während das Daytona-Motorrad in Amerika von Kel Carruthers aufgebaut wurde, war es nun ein waschechter Werkseinsatz unter der Leitung von Rodney Gould. Viele Gegner aus Daytona waren wieder dabei, dazu die Titelverteidiger aus dem Vorjahr. Ducati hatte die Königswellen-V2-750er weiterentwickelt, diesmal saß neben Bruno Spaggiari der damals 27-jährige Bruno Kneubühler auf dem silbernen Renner. „Ich habe 1972 in der WM einen wilden Knie-am-Boden-Fahrstil entwickelt“, erinnert sich Kneubühler. „Ingenieur Fabio Taglioni meinte, damit sei ich der richtige Fahrer für seine 750er. Bei den Testfahrten in Modena war ich auch anderthalb Sekunden schneller als Spaggiari, habe allerdings auch einen Motor geschlachtet, weil ich so runtergeschaltet habe wie bei einem Zweitakter.“

Während Saarinen auf dem Hochgeschwindigkeitsoval von Daytona erst einmal abwarten musste, bis die 750er-Zweitakter von Kawasaki und Suzuki ausfielen, setzte er sich auf der anspruchsvollen Strecke von Imola schon in der zweiten Runde an die Spitze. Im Gegensatz zum Vorjahr, wo die 64 Runden am Stück gefahren wurden und einmal getankt werden musste, wurden sie diesmal in zweimal 32 Runden unterteilt und die Zeiten zusammenaddiert. „Ich war im ersten Durchgang Zweiter hinter Saarinen und fuhr die schnellste Runde“, erzählt Kneubühler. „Ich wollte Saarinen nicht enfliehen lassen und war 30 Meter hinter ihm, als wir auf eine Gruppe Überrundeter aufgelaufen sind. Er ist vorbei, die wollten sich in seinen Windschatten hängen und haben mir den Weg abgeschnitten. Ich musste in Schräglage in die Bremsen, und mir ist das Vorderrad weggerutscht.“ Sein Teamkollege Bruno Spaggiari hielt lange den zweiten Platz, wurde kurz vor Schluss von Walter Villa auf der 750er Kawasaki überholt und als Dritter abgewunken. In der Addition der Zeiten wurde der damals bereits 40-jährige Spaggiari dann wie im Vorjahr Zweiter.



BÜLA

Bruno Kneubühler: Mit der Ducati bis zu seinem Sturz der Jäger Saarinens

Trauriges Ende

Saarinen gewann eine Woche später auch den WM-Auftakt sowohl bei den 250ern als auch bei den 500ern, wie auch bei der zweiten WM-Runde auf dem Salzburgring. In Hockenheim gewann er erneut bei den 250ern und fiel bei den 500ern wegen einer gerissenen Kette in Führung liegend aus. Er hatte alle Rennen, wo er 1973 ins Ziel kam, gewonnen, doch am 20. Mai in Monza verunglückte er im 250er-Rennen tödlich. ■

ERGEBNIS

Imola 200 1973

1.	Jarno Saarinen (FIN)	Yamaha 350
2.	Bruno Spaggiari (I)	Ducati 750
3.	Walter Villa (I)	Kawasaki 750
4.	Teuvo Länsivuori (FIN)	Yamaha 350
5.	Kel Carruthers (AUS)	Yamaha 350
6.	Jack Findlay (AUS)	Suzuki 750
7.	Werner Pfirter (CH)	Yamaha 350
8.	Ron Chandler (GB)	Triumph 750
9.	Derek Chatterton (GB)	Yamaha 350
14.	Helmut Dähne (D)	BMW 750

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY PIRELLI

TERMINE 2023

12.-14.05.	Sachsenring
02.-04.06.	Motorsport Arena Oschersleben
23.-25.06.	Autodrom Most /CZ
21.-23.07.	Schleizer Dreieck
04.-06.08.	Red Bull Ring /AT
18.-20.08.	TT Circuit Assen / NL
22.-24.09.	Hockenheimring

Weitere Infos und Tickets unter www.idm.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Mit Orgis und Jenkner

Moritz Jenkner (Yamaha) und Kevin Orgis (BMW) haben sich für einen Gaststart in der höchsten deutschen Klasse auf dem Sachsenring entschieden.

Von: **Anke Wieczorek**

Für Jenkner, der aus Hohenstein-Ernstthal kommt und für das Team PZ-Motorsport/Racespare.com antritt, geht beim diesjährigen IDM-Auftakt ein Kindheitstraum in Erfüllung – und das direkt vor seiner Haustür. „Ich fahre mit meinem Stocksportmotorrad, das natürlich nicht ganz so viel Leistung hat und technisch mehr reglementiert ist als ein Superbike. Aber ein Riesenproblem sehe ich darin nicht“, meint der 23-Jährige. „Klar, wir werden etwas schwächer dastehen, aber kein Hindernis sein.“

Orgis, der aus dem auch nur 40 Kilometer entfernten Arnsdorf kommt und eine halbe Stunde für die Anreise zum Sachsenring braucht, sieht seinen Gaststart durchaus pragmatisch: „Die Pro Superstock-1000-Serie ist im Rahmen des IDM-Auftakts noch nicht in Gang, sondern fängt erst später an. Organisatorisch und logistisch ist meine Teilnahme bei den Superbikes also völlig entspannt. Ich sehe meinen Einsatz als eine super Möglichkeit an, überhaupt schon mal mit einer 1000-Kubik-Maschine ein Rennen zu fahren. Das habe ich nämlich noch nie gemacht. Es ist sozusagen meine Generalprobe vor der Pro Superstock-1000-Saison, in der es dann um Punkte geht. Ich bin den Sachsenring aber schon lange nicht mehr gefahren. Valencia und Aragón kenne ich aus meinen Jahren in der Spanischen Meisterschaft besser.“ ■

ORGIS

Kevin Orgis: Beim Testen mit der BMW M 1000 RR gleich gut klargekommen

IDM Supersport 300

Ungarn im Kommen

Aus dem HRE-Team ist das Kawasaki Hungary Racing Team by Ivanics geworden und bringt die Nachwuchsfahrer Máté Számadó und Luki Owen an den Start.

Von: **Anke Wieczorek**

Hungarian Racing Engineering (HRE) hat sich mit dem Importeur Ivanics Csoport zusammengetan, um das erste ungarische Werksteam zu werden. „Seit unserem Start im Jahr 2020 haben wir schwer daran gearbeitet, ein Factory Support Team zu werden“, sagte HRE-Teambesitzer Léváy Károly. „Das ist ein großer Schritt nach vorne.“

Die Fahrerwahl fiel erneut auf Máté Számadó. Der 17-jährige Ungar und letztjährige Gesamt-Siebte aus Budapest sprintet in sein drittes IDM-Jahr. Mit steigender Erfolgsbilanz. In Oschersleben, Most und Schleiz brachte er die Kawasaki Ninja im vergangenen Jahr aufs Podium. Es fehlt noch der Sieg, aber Számadó ist optimistisch: „In einem werksunterstützten Team zu sein, ist der Traum aller Fahrer. Mit dieser zusätzlichen Unterstützung und neuen Teilen für die Motorräder glaube ich, dass ich großartige Ergebnisse erzielen kann.“ Dazu kommt Neuling Luki Owen. Für ihn ist es die erste Saison in der IDM. ■

KAWASAKI

Máté Számadó (r.) und Luki Owen fahren für Kawasaki Ungarn

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am 23. April wäre der legendäre Paul Smart 80 Jahre alt geworden. Der Schwager von Barry Sheene war in den frühen 1970er-Jahren einer der weltbesten Fahrer auf großvolumigen Motorrädern, gewann 1970 den Bol d’Or auf einer Triumph Trident, war Werksfahrer bei Triumph, Kawasaki und Suzuki und hatte dank seiner technischen Kenntnisse einen erheblichen Anteil an deren Entwicklung, bis hin zur Suzuki RG 500. Seinen spektakulärsten Erfolg feierte er aber bei den 200 Meilen von Imola 1972, als er auf der in Big-Bike-Kreisen damals unbekannten Ducati gewann. Viele Jahre später wurde er zum Marken-Botschafter der mittlerweile zu den Luxusbikes aufgestiegenen Bologneser, und sie legten sogar ein Sondermodell mit seinem Namen auf. Paul Smart starb im Oktober 2021 auf einer Straßen-Ducati, als ihm ein Auto die Vorfahrt nahm.

SUPERBIKE-WM

Paul Smarts Sohn Scott, der als technischer Direktor der FIM die Regeln für die Superbike-WM und die neue Generation von Supersport-Motorrädern schrieb, hat sich nach Uneinigkeiten mit dem Präsidium von der FIM getrennt. Smart hat zwar umgehend einen Job bei der Dorna angetreten, macht sich aber Sorgen, dass seine Nachfolger die komplizierten Algorithmen für die einzelnen Motorräder nur schwer verstehen lernen und so bei Anpassungen das Gleichgewicht kippen könnte.

ENDURANCE-WM

Ex-Superbike-Vizeweltmeister Chaz Davis hat bei den 24 Stunden von Le Mans viel Spaß an der Endurance-Ducati des ERC Endurance Teams gefunden. Und obwohl er in Assen als Ridercoach des Ducati-Werksteams noch immer die Strapazen des Marathons in sich trug, freut er sich schon auf das nächste 24-Stunden-Rennen in Spa Mitte Juni.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich bin der Konstanteste“

Nach vier von 19 Rennen führt der spanische Gas-Gas-Pilot Jorge Prado die WM-Tabelle mit 17 Punkten Vorsprung an. Dahinter lauern die Schwergewichte Maxime Renaux, Jeffrey Herlings und Romain Febvre auf Fehler des erst 22-jährigen Galiziers. Prado wurde bisher seinem Ruf als bester Starter im Feld gerecht, fuhr technisch und taktisch brillant und ging mit der Favoritenbürde souverän um. Es gibt bekanntlich für nichts eine Garantie im Motocross, aber der beste Start am Gatter und in die Saison gehört dem Spanier.

Von: **Frank Quatember**

WASNER

„Es ist ein natürliches Talent, das ich mitbringe. Jedes Mal am Startgatter glaube ich fest an den Startsieg.“

Holeshot-König Jorge Prado

Viermal Podium, ein GP-Sieg, fünf Startsiege und dreimal die Qualifikation gewonnen. Ein Traumstart für Sie in die neue Saison?
Ich könnte nicht glücklicher sein. Es war ein guter Winter, wir haben beim Physio-Training einiges anders gemacht, und auch das Motorrad ist besser geworden im Vergleich zum letzten Jahr. Meine Saison 2022 war zum Vergessen, aber ich habe das Positive mitgenommen. Ich hatte vor der Saison erwartet, dass es gut läuft, aber dass es so gut ist, kommt auch für mich überraschend.

Trotz der Dramatik der ersten Runden wirken Sie entspannt auf und neben der Strecke. Wie gehen Sie mit dem Druck um?
Es sind noch so viele Rennen zu fahren. Ich denke, es ist wichtig, konstant zu sein und Stück für Stück aufzubauen. Im Moment bin ich der Konstanteste. Ich kann keine verrückten Sachen machen, also Fehler, und darauf etwas aufbauen. Das geht nicht. Also sind meine Ziele keine Fehler, ein guter Start und Spaß auf der Strecke zu haben. Natürlich ist Druck da, aber damit kann ich umgehen.

Sie sind der unumstrittene „King of Holeshot“. Was ist Ihr Geheimnis? Keine Sorge, es bleibt unter uns.
Ja ja ja, das glaube ich gern. Ich denke, es hat mit Trial zu tun, damit bin ich aufgewachsen. Du musst dabei extrem viel mit Gas und Kupplung arbeiten, und deshalb habe ich einen sehr guten Draht zum Motorrad. Natürlich habe ich auch ein super Setup, und wir trainieren auch Starts. Aber am Ende ist es eine Kombination aus Technik, Selbstbewusstsein und ein natürliches Talent, was ich mitbringe. Jedes Mal, wenn ich am Gatter stehe, glaube ich fest an den Startsieg.

Hätten Sie Herlings oder Renaux in Lauf 2 in Arco so stark erwartet?
Sicher ist Jeffrey Herlings derjenige, den es zu schlagen gilt. In Lauf 2 in Arco war er schneller, er hat mich und Renaux ruck, zuck überholt. Dadurch bekam ich Probleme. Die Strecke war enorm kaputt, ich konnte einfach meinen Flow nicht mehr finden. Trotzdem bin ich sicher: Wenn das Passiermanöver anders gelaufen wäre, hätte ich Platz 2 gehalten. Renaux war nicht schneller als ich in diesem Lauf.

Man sieht, dass Sie im Rennen unter Druck ab und zu Ihren Rhythmus und Plätze verlieren. Wie sehr ärgert Sie das?
Es sieht nie gut aus, wenn du von Platz 1 auf 2 oder 3 zurückfällst. Jeder sagt: Warum hast du die Spitze verloren? Ein anderer Fahrer fällt von 3 auf 4 zurück, und niemand interessiert sich dafür. Es ist schwer, in jedem Lauf 100 Prozent zu erreichen. Die meisten Tracks sind kaputt und sehr schwer zu fahren, und da muss ich auch noch stärker werden. Daran arbeite ich und sehe mich auf einem guten Weg.

Das neue System der Punktevergabe kommt Ihnen bisher entgegen. Und wenn Infront Racing es wieder ändert?
Ich bin einverstanden, dass wir zwei Tage Rennen fahren, obwohl mir ein Tag lieber wäre. Was die Punkte angeht – für mich ändert sich durch das neue System nicht so viel. Nimm alle Qualifying-Punkte weg, und ich würde immer noch die WM anführen.

Welche Rolle spielt Ihr Vater Jesus in Ihrem Leben?
Ich war, seitdem ich denken kann, mit meinem Vater unterwegs. Jeden Tag, all die Jahre. Wir sind in manchen Dingen verschieden, in anderen gleich. Jedes Training und Rennen absolviere ich mit meinem Vater. Er hält mir den Rücken frei, gibt mir Sicherheit, und ich liebe es, wie mein Vater Motocross liebt, genauso wie ich. Wir wollen beide immer besser werden und von Leuten lernen, die Dinge besser als ich machen. Es ist gut, offen zu sein, denn nur so kannst du dich verbessern. Mein Vater hat seine Augen überall und gibt mir alle Infos, die ich brauche. Wir sind ein top Team.

Nun kommen gleich zwei Heimrennen. Was erwarten Sie?
Beide sind superschöne Tracks. Portugal ist nur drei Stunden entfernt von meiner Heimat Galizien, und ich erwarte viele Fans von zu Hause. Und ich habe dort letztes Jahr gewonnen, das gibt mir Selbstvertrauen. Der Spanien-GP ist für mich der Höhepunkt der Saison. 10 000 Fans, die kommen, um die #61 zu unterstützen, ist großartig. Ich finde, jeder von den Top-Piloten hat es verdient, einen Heim-GP zu haben. ■

Jorge Prado

Geburtstag: 05. Januar 2001
Geburtsort: Lugo (E)
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE
2015: Europameister 125 ccm
2018: Weltmeister MX2
2019: Weltmeister MX2
2021: MXGP-WM Platz 5
2022: MXGP-WM Platz 3
2023: MXGP-WM zzt. Platz 1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Supercross East Rutherford

Meister des Schlamms

Runde 14 der US-Supercrossmeisterschaft in New Jersey endete mit dem Tagessieg des GasGas-Piloten Justin Barcia. Der langhaarige Amerikaner kam am besten mit der nach heftigen Regengüssen total verschlammten Strecke zurecht. Hinter Barcia belegten Eli Tomac (Yamaha) und der Thüringer Ken Roczen (Suzuki) die Podiumsplätze.

Von: **Frank Quatember**

Der Mattstedter auf seiner 450er HEP-Suzuki hatte keine Probleme mit dem Schlamm und siegte nach hartem Duell im Vorlauf gegen Erzfeind Cooper Webb. Vorlauf 2 gewann Chase Sexton vor Jason Anderson (Kawasaki) und Barcia. Im verkürzten Finalrennen übernahm Ken in der Startrunde nach einem cleveren Manöver gegen Sexton und Barcia die Führung. „Kickstart Kenny" hatte sechs Runden lang den Platz an der Sonne, doch Probleme beim Überrunden konnten den starken Barcia nicht aufhalten. Während „Bam Bam" P1 sicher ins Trockene brachte und im Ziel 15 Sekunden Vorsprung hatte, strauchelte Roczen in Runde 14 im Waschbrett und musste Tomac kampflos Rang 2 überlassen.

Aufgrund der schwierigen Bedingungen waren die Abstände groß, und der Thüringer konnte Platz 3 behaupten. „Es war so ein Rennen, wo alles passieren kann", erklärte Roczen. „Am Anfang war der Track gut zu fahren, dann wurden die Spuren immer tiefer." Die Top 5 komplettierten Honda-Pilot Chase Sexton und KTMs Nr. 1 Cooper Webb.

Für Barcia war es der erste Sieg seit mehr als zwei Jahren. Im Gesamtstand gab es keine Veränderung. Eli Tomac konnte seinen Vorsprung leicht ausbauen, die ersten fünf rückten etwas näher zusammen. ■

GASGAS

Kam am besten mit den schlammigen Verhältnissen zurecht: Justin Barcia

US-SUPERCROSS

East Rutherford (USA), 22. April

1.	Justin Barcia (USA)	GasGas
2.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
3.	Ken Roczen (D)	Suzuki
4.	Chase Sexton (USA)	Honda
5.	Cooper Webb (USA)	KTM
6.	Shane McElrath (USA)	Suzuki
7.	Kevin Moranz (USA)	KTM
8.	Benny Bloss (USA)	Yamaha
9.	Justin Hill (USA)	KTM
10.	Dean Wilson (GB)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 14 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	315 Pkte.
2.	Cooper Webb	304
3.	Chase Sexton	294
4.	Justin Barcia	265
5.	Ken Roczen	259
6.	Jason Anderson (USA)	225
7.	Aaron Plessinger (USA)	213
8.	Adam Cianciarulo (USA)	155
9.	Justin Hill	154
10.	Christian Craig (USA)	150

Speedway Team-Europameisterschaft Stralsund

Polen in Stralsund überlegen

Polen verteidigte in Stralsund souverän seinen Europameistertitel. Hinter Dänemark und Großbritannien wurde das deutsche Gastgeberteam chancenlos Letzter, da Martin Smolinski und Erik Riss Totalausfälle waren und keinen einzigen Punkt beisteuerten.

Von: **Thomas Schiffner**

Die ohnehin hoch favorisierten Polen verstärkten sich gegenüber dem Semifinale noch einmal und ersetzten Jakub Miskowiak durch Bartosz Zmarzlik. Der amtierende Weltmeister lieferte und war mit seinem Landsmann Szymon Wozniak tagesbester Fahrer. Die ebenfalls ausgeglichenen Dänen folgten mit Abstand, aber auch mit 13 Punkten Vorsprung auf Großbritannien.

Das deutsche Quintett startete unter denkbar schlechten Voraussetzungen: Erik Riss war wegen einer rätselhaften Erkrankung („Gehirnnebel") zweieinhalb Wochen kein Rennen mehr gefahren, Norick Blödorn hatte sich fünf Tage zuvor in England einen Finger gebrochen, und Martin Smolinski war bereits vorher völlig außer Form. Trotzdem konnte sich das deutsche Team mit den nur zwei Punktelieferanten Kai Huckenbeck und Blödorn in den ersten beiden Durchgängen vor den Briten halten. Blödorn und insbesondere Huckenbeck zeigten eine kämpferische Performance, doch sie lieferten Lauf für Lauf acht Mal Nuller ab. Huckenbeck gewann seinen ersten Lauf, und das Team Germany lag bis zu Heat 8 zwei Punkte vor Großbritannien, verlor danach aber mit nur zwei Scorern den Anschluss. Erik Riss: „Ich hatte mich zuletzt etwas besser gefühlt, aber während des Rennens hatte ich wieder die gleichen Gefühle dieses Gehirnnebels. Ich war ein totales Hindernis für das deutsche Speedway." ■

Weltmeister Zmarzlik (blau) vor Blödorn (weiß), Jakobsen (gelb), Worrall (rot)

QUASCHNING

SPEEDWAY-TEAM-EM

Finale Stralsund (D), 22. April

1. **Polen 49 Punkte:** B. Zmarzlik 13, J. Hampel 11, S. Wozniak 13, D. Kubera 12
2. **Dänemark 35 Punkte:** M. Michelsen 12, F. Jakobsen 9, R. Jensen 9, A. Lyager 5, E. Breum 0
3. **Großbritannien 22 Punkte:** D. Bewley 11, A. Ellis 5, T. Brennan 4, R. Worrall 2
4. **Deutschland 14 Punkte:** Kai Huckenbeck 8, Erik Riss 0, Martin Smolinski 0, Norick Blödorn 6, Erik Bachhuber 0

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auch in der Jubiläumssaison endet der GP in Europa: Hier Weltmeister Zmarzlik in Torun

FIMSPEEDWAY.COM

Speedway Grand Prix 2023

Goldenes Jubiläum

Am kommenden Samstag hebt sich endlich der Vorhang. Die Grand-Prix-Serie erlebt im Jahr des 100-jährigen Speedway-Jubiläums ihre 29. Auflage. Eröffnet wird die Einzel-Weltmeisterschaft mit dem GP im kroatischen Gorican.

Von: **Andreas Fahldiek**

Zehn Grands Prix sind in dieser Saison geplant. Es ist dem Promoter Discovery Sports Events nicht gelungen, einen GP anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Speedway im Geburtsland dieses Sports Australien zu veranstalten. Eine nötige Erweiterung nach Westeuropa konnte oder wollte der Veranstalter nicht realisieren. Einziger neuer Austragungsort ist Riga (Lettland), das den siebten GP ausrichtet und Wroclaw ersetzt. Breslau wird dafür die neu belebte Team-WM (SWC) vom 25. bis 29. Juli ausrichten.

Auch bei den teilnehmenden Fahrern hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum etwas verändert. Einzig der Gewinner des Speedway GP-Challenge, Kim Nilsson, ist ein neues Gesicht im WM-Feld. Der 33-Jährige fährt für die Trans MF Devils Landshut: „Mein Ziel ist es, die ganze Saison über in Form zu bleiben. Ich möchte in dieser Saison große Fortschritte machen. Auf die Anfrage aus Landshut habe ich erst nein gesagt, wegen der weiten Wege. Es hat lange gedauert, aber jetzt fühle ich mich dort zu Hause."

Topfavorit Zmarzlik

Haushoher Favorit auf den WM-Titel ist der amtierende Weltmeister Bartosz Zmarzlik. Der 28-jährige Pole konnte den Titel im letzten Jahr zum dritten Mal gewinnen. „Ja, ich liebe Herausforderungen im Sport. Deshalb bin ich auch von Gorzow nach Lublin gewechselt. Ich möchte der beste Speedwayfahrer aller Zeiten werden", so der dreifache Titelträger. Erheblich unterstützt wird sein Wunsch von der anhaltenden politischen Situation und daraus resultierend der erneuten WM-Zwangsabstinenz der russischen Superstars Artjom Laguta und Emil Sayfutdinov.

Auch Tai Woffinden wollte 2018 nach seinem dritten Weltmeistertitel noch „etliche" weitere Titel gewinnen. Aber seitdem fährt er seiner WM-Form hinterher. Diese Saison soll alles anders werden: „Ich bin wegen der gesamten Familie nach Australien geflogen und um auch in dieser Zeit dort Speedway zu fahren." Der Brite hat im September sein Service-Team ausgewechselt, ist 2023 auch zurück in Schweden und fährt für Västervik.

Vizeweltmeister Leon Madsen: „Um Weltmeister zu werden, musst du jedes Mal im Finale stehen. Ich weiß, dass ich Bartosz schlagen kann", so der Däne. Auch in dieser Saison wird kein deutscher Fahrer im GP starten. Der Wildcard-Pilot in Teterow (10.06.), Kai Huckenbeck, ist lediglich dritter Nachrücker. ■

GP-FAHRER 2023

95	Bartosz Zmarzlik	PL
30	Leon Madsen	DK
71	Maciej Janowski	PL
66	Fredrik Lindgren	S
505	Robert Lambert	GB
99	Dan Bewley	GB
692	Patryk Dudek	PL
108	Tai Woffinden	GB
54	Martin Vaculik	SK
69	Jason Doyle	AUS
155	Mikkel Michelsen	DK
25	Jack Holder	AUS
46	Max Fricke	AUS
105	Anders Thomsen	DK
233	Kim Nilsson	S

TERMINE 2023

29.04.	**Donji Kraljevec (HR)**
13.05.	**Warschau (PL)**
03.06.	**Prag (CZ)**
10.06.	**Teterow (D)**
24.06.	**Gorzow (PL)**
15.07.	**Malilla (S)**
12.08.	**Riga (LV)**
02.09.	**Cardiff (GB)**
16.09.	**Vojens (DK)**
30.09.	**Torun (PL)**
25.–29.07.	**SWC Wroclaw (PL)**

FIMSPEEDWAY.COM

Bartosz Zmarzlik: Vierter Titel?

NACHRICHTEN

BOU ERNEUT GESCHLAGEN

Eine Woche nach seiner ersten Trial-WM-Saisonniederlage in Artexo hatte Trial-Megastar Toni Bou am zweiten WM-Wochenende in Gouveia (Portugal) erneut das Nachsehen: Am zweiten Tag bezwang sein spanischer Landsmann Jaime Busto (GasGas) den Honda-Montesa-Piloten. Dritter wurde Bous Teamkollege Gabriel Marcelli. Am ersten Tag bei Regen hatte Bou noch deutlich vor Busto und Marcelli gewonnen. In der WM führt jetzt Busto (74), allerdings punktgleich mit Bou und vor Marcelli (58).

ACL: ZWEITE NIEDERLAGE

Der AC Landshut verlor am Sonntag auch sein zweites Saison-Match der 1. polnischen Speedway-Liga, diesmal zu Hause in der Ellermühle. Gegen Ostrow unterlagen die „Devils" chancenlos mit 38:52. Nur 3 der 15 Heats gewann der ACL. Martin Smolinski (7+1 Punkte) zeigte sich gegenüber Stralsund am Vortag deutlich verbessert. Bester Landshuter: Kai Huckenbeck (11+1).

VIERMAL STAUFFER

Mit vier Rennsiegen war der Salzburger Marcel Stauffer der Chef beim ÖM-Lauf auf der ehemaligen WM-Strecke in Sittendorf. Doppelsiege in Open- und MX2-Klasse festigten seine beiden ÖM-Führungen vor Michael Kratzer (Open) und Florian Dieminger (MX2). Die Junioren-Klasse sah Jürgen Lehner in Front.

SUPERMOTO-WM MIT 7 DEUTSCHSPRACHIGEN

Der WM-Auftakt am Wochenende in Busca (I) erlebt einen ungewohnten Ansturm deutschsprachiger Piloten: Neben Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt (TM Factory) und dem WM-Dritten Lukas Höllbacher (KTM MTR) kehrt Markus Class (Husqvarna) in die WM zurück. Weiterhin: Colin Beischroth (TM), Nick Haufe, Andreas Buschberger (beide Husqvarna) und der Schweizer Mitja Krasniqi.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB11 V12 Coupé, EZ 08/2016, 16693 km, 448 KW (608 PS), Fzg.-Nr. L00082, Q frosted glass blue, 154.990,- € (MwSt.n.awb.) Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60031

Aston Martin V8 Vantage Coupé, EZ 01/2023, 28229 km, 375 kW (510 PS), Fzg.-Nr. 206365, magnetic silver, 202.507,- € (MwSt. awb.) Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60030

Audi

A4 Cabriolet, EZ 12.2007, 141000 km, 118 kW (160 PS), Klima, SHZ, Alcantara, GW, Sommer-KFZ, werkstattgepflegt, aus 2. Hand, 10.990,– €. Tel. 01590/2446237

Bentley

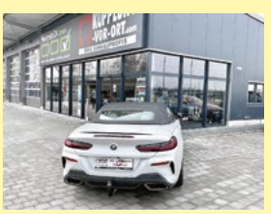
Bentley Gt Continental W 12 Mod. 21, 1. Hd., 8000 km, neuwertig, 259.000,- €. Tel. 0172/4540000

BMW

2000 BMW Z8, Farbrarität, nur 3-mal gebaut, Alpina Felgen. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW M 140 X Drive A 6 Zyl., 4-türig, Bj. 12/2018, 23000 km, schwarz-metallic, Leder schwarz, SD, unfallfrei, fast Vollausstattung, Garagenfahrz., sehr gepflegt. 39.000,- €. Tel. 0160/6744261



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Ferrari

1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder, sensationell originales Auto. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Fiat

1971 Fiat Dino Spider, teilrestauriert, 1 von 420 gebauten Fiat Dino Spider 2400, begehrter 2,4 Liter Motor. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Maybach

Maybach 57 nur 4900 km, Bj. 8/03, schwarz Leder schwarz, neuwertig, 125.900,- €. Tel. 0172/4540000

Mercedes

S 400 d lang AMG , Bj. 10/21, 19000 km, graumet., Leder schwarz, Vollausstattung, 119.000,- €, MwSt. ausw. Tel. 0172/4540000

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

C 43 AMG Cabrio 4Matic, EZ 01/2023, 3001 km, 287 kW (390 PS), graphitgrau metallic, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 75.620,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60069

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

Porsche 992 GTS Targa, Neuwagen, ohne km, indischgrün, Leder Trüffel, Vollausstattung, 207.500,- €. Tel. 0172/4540000

1997 Porsche 993 Targa, schwarz, Raffleder grün, technisch und optisch top. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

1963 Porsche 356 B Carrera 2 Cabriolet, Matching Colors, Porsche Certificate of Authenticity, voll restauriert. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche Cayman R, Approved, 1. Hd., 60000 km, 330 PS, platinsilber-met., Klima, VB 74.987,- €, 2 J. P-Approved und Service in 07/22, scheckheftgepflegt, TÜV 10/24. Chiffre 3692612

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer RENNAUSPUFFANLAGEN TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Suche Hewland LG600 Getriebe. Chiffre MK20/1136833

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 20. Mai 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 20/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Schweigeminute im Servicepark: Im Gedenken an Craig Breen rückte der ganze Rallye-WM-Zirkus eng zusammen

Fittipaldi im M23

F1-Historie: McLaren M23
MSa 19/2023

Liebes MSa-Team, danke für den M23-Bericht. Ein Bild von Emerson Fittipaldi in einer ungarischen Motorsportzeitung hat 1974 mein F1-Interesse geweckt. In der DDR war es damals schwer, an Informationen zu kommen. Radio RTL brachte Liveberichte auf Kurzwelle, die tschechische Zeitung „MOTOR“ hatte ich abonniert. Ich habe mich immer gewundert, wie lange der M23 im Einsatz war.

Steffen Mor
per E-Mail

Batterie vs. E-Fuels

MotoE: Test in Barcelona
MSa 18/2023

Wie wir wissen, hat der deutsche Verkehrsminister beim Elektro-Antrieb bereits mit dem Zurückrudern begonnen und das Thema E-Fuels, zu Recht wie ich finde, aufs Tableau gebracht. Denn wie wir ebenfalls alle wissen, ist der Abbau der für Batterien benötigten Rohstoffe alles andere als umweltschonend und nachhaltig. Mich würde interessieren, wie der Strom für die E-Bikes und Autos an die Rennstrecken gelangt. Noch immer mit fetten Diesel-Generatoren?

Franz-Josef Robe
D-56626 Andernach

Schneller, weiter, höher ...

Rallye-WM: Unfall Craig Breen
MSa 19/2023

Sicherheitsgewinne werden durch technische Entwicklungen immer wieder wettgemacht. Die Fahrzeuge sind zwar sicherer, aber die Grenzen werden am Ende nur nach oben verschoben. Sehen wir uns die MotoGP an: Die Maschinen sind mittlerweile so verspoilert, dass sie Auftrieb vermindern und Abtrieb generieren. Aber wehe, wenn mit der Balance etwas in die Hose geht. Dann findet der Absturz bei noch höheren Geschwindigkeiten statt als früher. Ich finde diese Entwicklung weder bei Rennautos noch Renn-Motorrädern gut. Mir haben die CanAm-Autos und Ur-DTM Autos bestens gefallen. Ich brauchte keine Class-One. Aber die Entwicklung ist wohl weder aufzuhalten noch zurückzudrehen. Schneller, weiter, höher ... das gilt auch beim Absturz – wenn auch deutlich seltener.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)

07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 28. April		
09.05	Formel 2 Baku, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Baku, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.20	Formel 1 Baku, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
13.00	Formel 2 Baku, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE**	ORF 1
14.55	Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE**	SRF 2
Samstag, 29. April		
09.40	Supercars Perth, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.40	MotoGP Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
11.15	Formel 1 Baku, 2. Freies Training** **LIVE**	Sky Sport F1*
11.20	Formel 1 Baku, 2. Freies Training** **LIVE**	ORF 1
12.30	Sportwagen-WM Spa, Startphase **LIVE**	Eurosport 2*
12.40	Moto2-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.05	Formel 2 Baku, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Moto3-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.45	Formel 1 Baku, Sprint **LIVE** (Start: 15.30)	Sky Sport F1*
15.00	MotoGP Jerez, Sprintrennen **LIVE**	Servus TV
15.10	Formel 1 Baku, Sprint **LIVE** (Start: 15.30)	ORF 1
15.20	Formel 1 Baku, Sprint **LIVE** (Start: 15.30)	SRF info
16.00	Sportwagen-WM Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
17.20	Sportwagen-WM Spa, Schlussphase **LIVE**	NITRO
21.00	IndyCar Birmingham, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
23.00	Sportwagen-WM Spa, Highlights	Eurosport 1
Sonntag, 30. April		
06.00	Supercars Perth, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.25	Formel 2 Baku, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.50	Supercars Perth, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.20	Motorrad-WM Jerez, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.30	Formel 1 Baku, Rennen **LIVE** (Start: 13.00)	Sky Sport F1*
11.40	Formel 1 Baku, Rennen **LIVE** (Start: 13.00)	ORF 1
12.00	Moto3-WM Jerez, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	Formel 1 Baku, Rennen **LIVE** (Start: 13.00)	SRF 2
13.15	Moto2-WM Jerez, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	MotoGP Jerez, Rennen **LIVE**	Servus TV
16.30	MXGP-WM Agueda, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
17.00	MX2-WM Agueda, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.00	MXGP-WM Agueda, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
18.10	Formel 1 Baku, Rennen (Zus.)	Servus TV A
19.30	NASCAR Cup Series, Dover **LIVE**	Sport 1+*
20.00	Formel 1 Baku, Rennen (Zus.)	Sport 1
20.30	Formel 1 Baku, Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
21.00	IndyCar Birmingham, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Freitag, 28. April		
ca. 15.40	Porsche Carrera Cup Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 29. April		
ca. 09.15	Porsche Carrera Cup Spa, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 09.30	ADAC RW Hockenheim, der Samstag **LIVE**	YouTube
ca. 14.10	TCR World Tour Portimão, 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
15.30	US-Supercross, Nashville **LIVE** www.supercrosslive.com*	
ca. 16.15	GT Open Portimão, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 30. April		
ab 09.30	ADAC RW Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ca. 11.20	TCR World Tour Portimão, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
ca. 13.20	GT Open Portimão, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **ggf. Sprint-Qualifying statt FP2 (siehe News auf S. 8)

Vorschau

WILHELM

Formel 1 in Aserbaidschan: Noch mehr Action mit neuem Sprint-Format in Baku?

MOTOGP

MotoGP in Jerez: Nach zwei Stürzen will Bagnaia in Andalusien zurückschlagen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
23.–28.04.	Rally-Raid-WM, Sonora	MEX
29.04.	Sportwagen-WM, Spa (+ Carrera Cup)	B
29.04.	F1 Academy, Spielberg	A
29./30.04.	TCR World Tour (Europe) & GT Open, Portimão	P
29./30.04.	ADAC Racing Weekend, Hockenheim	D
29./30.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Dover	USA
29./30.04.	Supercars Australien, Wanneroo (Perth)	AUS
30.04.	Formel 1, Baku (+ Formel 2)	AZ
30.04.	IndyCar Series, Birmingham	USA
Motorrad		
23.–28.04.	Rally-Raid-WM, Sonora	MEX
29.04.	Speedway-WM, Donji Kraljevec	HR
29.04.	Speedway-EM-Quali, Daugavpils	LV
29.04.	US-Supercross, Nashville	USA
29./30.04.	Int. Dt. Enduro-Meisterschaft, Torgau	D
30.04.	Motorrad-WM, Jerez	E
30.04.	Motocross-WM, Agueda	P
30.04.	Supermoto-WM, Busca	I
30.04.	Speedway-Bundesliga, Olching vs. Stralsund	D
30.04.	Speedway Team Cup, Cloppenburg	D
30.04.	Speedway, Leipzig & Teterow	D
01.05.	Speedway-EM-Quali, Mureck & Debrecen	A/H
01.05.	Speedway-Bundesliga, Brokstedt vs. Güstrow	D
01.05.	Sandbahnrennen, Lübbenau & Dingolfing	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Stillstand lag noch nie in unserer Natur.

Wir sind zurück in der Spitze des Langstrecken-Motorsports. Wir machen da weiter, wo wir aufgehört haben. Denn das, was uns schon früher historische Siege eingebracht hat, steckt noch immer tief in unserer DNA. Wir nennen es: Raceborn.

Am Start zum 100. Jubiläum der 24 Stunden von Le Mans am 10. –11. Juni 2023.

Der Porsche 963 von Porsche Penske Motorsport.

RACEBORN

Ansys PENSKE MICHELIN Mobil 1 TAG Heuer TAG Heuer BOSS Multimatic Snap-on PUMA

75
1948
2023

PORSCHE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.